

Vysoká škola ekonomická v Praze
Fakulta podnikohospodářská

Diplomová práce

Vysoká škola ekonomická v Praze
Fakulta podnikohospodářská
Studijní obor: Podniková ekonomika a management



Název diplomové práce:

Liberalizace dálkové a regionální osobní železniční dopravy v ČR

Autor diplomové práce: Bc. Martin Dimitrov

Vedoucí diplomové práce: Ing. Michal Mervart, Ph.D.

Poděkování

Těmito řádky bych chtěl velice srdečně poděkovat svému vedoucímu práce panu Ing. Michalu Mervartovi, Ph.D. za perfektní, inspirativní, profesionální a současně velmi příjemné vedení mé diplomové práce. Dále děkuji svým prarodičům Larisse a Ivanovi za korekci chyb, svým rodičům a bratrovi za podporu. A na závěr můj největší dík patří mé přítelkyni Michaelle, která mi byla oporou po celou dobu tvorby této práce. Děkuji za to, že byla tolerantní, když jsem desítky a možná stovky hodin, namísto společně tráveného času v letních měsících, věnoval dokončování této práce a ona ten čas strávila po mém boku.

P r o h l á š e n í

Prohlašuji, že jsem diplomovou práci na téma
„Liberalizace osobní dálkové a regionální železniční dopravy v ČR“
vypracoval samostatně s využitím literatury a informací,
na něž odkazuji.

V Praze dne 28. srpna 2019

Podpis

Název diplomové práce:

Liberalizace dálkové a regionální osobní železniční dopravy v ČR

Abstrakt:

Cílem této práce je analýza historického vývoje liberalizace české osobní železniční dopravy, analýza dopravců vlastních licencí na osobní železniční dopravu, sumarizace současných železničních linek v působnosti soukromých železničních dopravců v závazku veřejné služby a výzkum, za jakých tarifních podmínek bude možné v jednotlivých krajích cestovat vlaky na tratích, kde budou od prosince 2019 působit soukromí dopravci. Na základě získaných poznatků pak práce popisuje trendy, kterými se liberalizace české železnice ubírá a rizika, která se se současným způsobem liberalizace pojí a poskytuje doporučení, kudy by se měla liberalizace do budoucna ubírat a čeho se vyvarovat.

Klíčová slova:

Liberalizace, železnice, soukromí, dopravci, tarif, trendy, rizika

Title of the Master's Thesis:

Liberalization of long-distance and regional passenger rail transport in the Czech Republic

Abstract:

The aim of this Master's thesis is an analysis of the historical development of liberalization of Czech passenger railway transport, analysis of carriers licensed for passenger railway transport, summary of current railway lines operated by private railway carriers under public service obligation and research of tariff conditions from December 2019 in connection with private carriers. Based on the acquired knowledge, the thesis describes the trends that the liberalization of Czech railways is taking and the risks that are associated with the current liberalization method and provides recommendations on how to liberalize and what to avoid in the future.

Key words:

Liberalization, railway, private, carriers, tariff, trends, risks

Obsah diplomové práce

1	ÚVOD.....	9
2	ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA.....	10
2.1	Železnice ve světě	10
2.1.1	Historie	10
2.1.2	Historie užívaného pohonu na železnici	10
2.2	Železnice v České republice	11
2.2.1	Historie	11
2.2.2	Železniční síť v ČR.....	12
2.2.3	Současný vývoj železnice v ČR.....	13
2.2.4	Železniční koridory.....	14
2.2.5	Železnice a její význam pro Česko a Evropu	15
2.3	Železnice a legislativa.....	16
2.3.1	Instituce	16
2.3.2	Železniční infrastruktura a podnikání	17
2.3.3	Evropské železniční balíčky	17
2.4	Dopravní politika České republiky	19
2.4.1	Východiska dopravní politiky	20
2.4.2	Cíle dopravní politiky	21
3	LIBERALIZACE OSOBNÍ ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY V ČR.....	23
3.1	Pojem liberalizace	23
3.2	Liberalizace železniční dopravy v Evropské unii	23
3.3	Liberalizace osobní železniční dopravy v České republice	24
3.4	Otevírání trhu dálkové železniční osobní dopravy objednávané Ministerstvem dopravy	26
3.4.1	Linky dálkové železniční dopravy.....	26
3.4.2	Harmonogram otevírání dálkového železničního trhu v roce 2011	28
3.4.3	Vývoj otevírání dálkového železničního trhu v roce 2013.....	30
3.4.4	Vývoj otevírání dálkového železničního trhu v roce 2015.....	31
3.4.5	Vývoj otevírání dálkového železničního trhu od roku 2016 do srpna 2019.....	32
3.5	Otevírání železničního trhu v regionální dopravě.....	35
3.5.1	Vývoj před rokem 2003	35
3.5.2	Vývoj otevírání regionálního železničního trhu v roce 2003	35
3.5.3	Vývoj otevírání regionálního železničního trhu mezi lety 2005 – 2010	36

3.5.4	Vývoj otevírání regionálního železničního trhu mezi lety 2010 – 2017	37
3.5.5	Aktuální vývoj regionálního železničního trhu v letech 2018 – srpen 2019	38
3.6	Působnost alternativních dopravců v roce 2020 na české železnici	39
3.6.1	Arriva.....	39
3.6.2	AŽD	40
3.6.3	GW Train Regio	40
3.6.4	KŽC Doprava	40
3.6.5	Die Länderbahn	40
3.6.6	Leo Express	40
3.6.7	RegioJet	41
3.7	Dopravci s oprávněním na provozování drážní dopravy v ČR.....	41
3.8	Dopravci působící v osobní železniční dopravě	42
3.8.1	Advanced World Transport, a.s.....	42
3.8.2	Arriva vlaky s.r.o.	43
3.8.3	AŽD Praha s.r.o.	44
3.8.4	CityRail a.s.	44
3.8.5	ČD Cargo, a.s.....	45
3.8.6	České dráhy, a.s.	45
3.8.7	Česká západní dráha s.r.o.	45
3.8.8	Die Länderbahn GmbH DLB	46
3.8.9	GW Train Regio a.s.	47
3.8.10	Jindřichohradecké místní dráhy.....	49
3.8.11	Kladenská dopravní a strojní s.r.o.	50
3.8.12	KPT Rail s.r.o.	50
3.8.13	KŽC Doprava s.r.o.....	50
3.8.14	Leo express global a.s. + Leo Express s.r.o.....	51
3.8.15	Lokálka Group, spolek	52
3.8.16	MBM Rail s.r.o.	52
3.8.17	Metrans rail s.r.o.	53
3.8.18	Puš s.r.o.....	53
3.8.19	Rail System s.r.o.	53
3.8.20	Railway Capital a.s.	54
3.8.21	RegioJet a.s.	55
3.8.22	Retrolok s.r.o.	55
3.8.23	Slezské zemské dráhy o.p.s.	56

3.8.24	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace	56
3.8.25	Výzkumný Ústav Železniční a.s.	56
3.8.26	Zababa s.r.o.	57
4	TARIFY NA TRATÍCH V PŮSOBNOSTI ALTERNATIVNÍCH DOPRAVCŮ	58
4.1	Srovnání tarifů	58
4.1.1	Národní tarif	59
4.1.2	Tarify na tratích, kde působí nebo začnou působit alternativní dopravci od prosince 2019 60	
4.2	Dálková doprava	61
4.2.1	Linky R21, R22, R24 a R26 (Arriva)	61
4.2.2	Linka R25 (GW Train Regio).....	61
4.2.3	Linka R8	67
4.3	Regionální doprava	73
4.3.1	Zlínský kraj	73
4.3.2	Liberecký kraj	74
4.3.3	Středočeský kraj a Praha.....	76
4.3.4	Jihočeský kraj	78
4.3.5	Moravskoslezský kraj	80
4.3.6	Karlovarský kraj	80
4.3.7	Královehradecký kraj	81
4.3.8	Pardubický + částečně Olomoucký kraj	83
4.3.9	Ústecký kraj	85
5	DISKUSE, TRENDY A RIZIKA.....	89
5.1	Způsob výběru dopravce v závazku veřejné služby	89
5.2	Vozový park a kapacita alternativních dopravců	90
5.2.1	Vozový park	90
5.2.2	Zájem alternativních dopravců o další tratě	90
5.2.3	Náhradní vozy a jednotky	91
5.3	Tarify jízdného.....	91
5.3.1	Vliv krajských integrovaných dopravních systémů.....	91
5.3.2	Národní tarif	92
5.3.3	Převzetí rizika za provoz na železnici krajem	93
5.4	Doporučení v oblasti liberalizaci osobní železniční dopravy	93
5.4.1	Výběrová řízení na dopravce v závazku veřejné služby.....	93
5.4.2	Tarify a jízdné.....	94

5.4.3	Požadavky na vozový park	94
6	ZÁVĚR.....	95
7	ZDROJE	96
8	PŘÍLOHY	106

1 ÚVOD

Česká osobní železniční doprava prochází od roku 2003 po oddělení železniční infrastruktury od státem vlastněného dopravce (České dráhy) kontinuálním vývojem směrem k liberalizaci železničního trhu. Cílem je zpřístupnění železniční infrastruktury dalším dopravcům a tím pádem ke vzniku konkurence.

Pryč jsou doby, kdy jsme na českých kolejích vídali prakticky pouze soupravy Českých drah. Sice v minoritní míře, ale už nyní se můžeme svézt vlaky vlastněnými soukromými, tzv. „alternativními železničním dopravci“ na několika tratích v naší republice. A to nejenom na páteřní lince Praha – Česká Třebová - Ostrava vlaky společností RegioJet a Leo Express, které dopravci provozují na vlastní komerční riziko a jsou poměrně dobře veřejnosti známé, nýbrž i na dotovaných dálkových a krajských linkách objednávaných v závazku veřejné služby. Jmenujme například společnost GW Train Regio působící na řadě regionálních tratí a rychlíkové lince Plzeň – Most nebo Die Länderbahn, která pod obchodní značkou Trilex zajišťuje provoz v libereckém pohraničí. Těchto alternativních dopravců je však mnohem více.

Podíl výkonů ostatních (alternativních) dopravců na celkovém počtu vlakokilometrů v první polovině roku 2019 byl necelých 9 %. Zbytek, tedy asi 91 % výkonů, patřil Českým drahám. Odečteme-li od 9 % asi 5,5 %, která připadají na komerční výkony RegioJet a Leo Express, dá se tak s trochou nadhledu prohlásit, že pouze asi 4 cestující ze 100 mají zkušenost s jiným dopravcem na dálkové nebo regionální trase. Procento populace, které vnímá diverzitu na českých regionálních železnicích, tak bude přirozeně velmi nízké. To se však za několik měsíců změní.

V prosinci 2019 při největším porevolučním nástupu soukromých alternativních dopravců na českou železnici se do pravidelného kontaktu s jiným dopravcem než České dráhy dostane mnohem více cestujících. Otázkou však je, jak moc jsou připraveni na to, že jim na cestu již nebude stačit jedna jízdenka zakoupená na pokladně Českých drah, nebude platit slevová In karta nebo režijní jízdenka.

Poprvé v historii cestující budou muset ve velkém řešit, kdy, kde a hlavně jakou jízdenku zakoupit. V každém kraji totiž budou platit pravidla jiná. Na některých spojkách bude platit pouze krajský tarif, na jiných tarif dopravce, jinde zase kombinace obojího. Nejsložitější situace pak bude na linkách, které protínají krajů více. Do toho všeho má v prosinci 2020 vstoupit zpožděný národní tarif, který zajistí, že na jednu univerzální jízdenku bude možné jet celou délku trasy. Platit bude u všech dopravců. Ovšem tento tarif nenahradí všechny současné, pouze se k nim přidá. Bude si tak přímo konkurovat s tarify dopravců a krajskými tarify, které budou mít zájem prodávat primárně jízdenky své. Každý takový tarif bude mít navíc vlastní slevovou věrnostní kartu, obdobu In Karty Český drah.

Cílem této práce je provést analýzu historického vývoje liberalizace české osobní železniční dopravy, dopravců vlastnících licenci na osobní železniční dopravu, sumarizaci současných železničních linek v působnosti soukromých dopravců a vyzkoumat, za jakých tarifních podmínek bude možné v jednotlivých krajích cestovat vlaky na tratích, kde budou od prosince 2019 působit alternativní dopravci. Na základě všech získaných poznatků pak v závěrečné diskusi popsat trendy, kterými se česká železnice ubírá a rizika, která se se současným způsobem liberalizace pojí.

2 ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA

2.1 Železnice ve světě

2.1.1 Historie

Dějiny železniční dopravy se datují do začátku 19. století. James Watt svým vynálezem a zdokonalením parního stroje umožnil rozvoj železniční dopravy. První fungující parní lokomotiva pohybující se po kolejích byla sestavena Richardem Trevithickem, britským inženýrem a konstruktérem. První trasa lokomotivy byla z Penydarrenu do Abercynononu, kdy vezla náklad 10 tun železné rudy průměrnou rychlostí 8 km/h. (Johnson, 1998)

V roce 1825 George Stephenson, britský inženýr, zkonstruoval první lokomotivu pro osobní dopravu – Locomotion, která byla využita na trati Stockton and Darlington Railway pro převoz vlaků. Tato trať byla otevřena 27. září 1825 a stala se první tratí přepravující cestující parní lokomotivou. Skutečným milníkem ve vývoji parních lokomotiv se však stala Stephensonova lokomotiva Raketa z roku 1829. O zavedení dodnes používaného tzv. normálního rozchodu kolejnic 1435 mm se výrazně zasadil George Stephenson. Železnice s menším rozchodem kolejnic, než standardní se nazývají úzkorozchodné a s větším rozchodem širokorozchodné. (Trains web 2.0, 2009)

Železniční doprava urychlila průmyslovou revoluci a poptávku po těžkém průmyslu. Díky vytvoření husté železniční sítě došlo k zásadnímu snížení cestovních dob zejména v Evropě a Severní Americe. Během první i druhé světové války měla železnice nezastupitelnou roli. Celosvětová železniční síť měla podle údajů z roku 2014 v současné době délku asi 1,37 milionu kilometrů. Nejdelší železniční infrastruktura se nacházela ve Spojených státech Amerických (293 564 km), následuje Čína (124 000 km), kde bylo postaveno více než 40 000 km za 6 let, Rusko (87 157 km), Kanada (77 932 km), Indie (68 525 km), Německo (43 468 km), Austrálie (36 968 km) a Argentina (36 917 km). Pro srovnání, celková délka železnic v České republice byla v roce 2014 9 622 km. Česko se tak nacházelo na 24. místě na světě (CIA, 2019). Tento údaj však neodpovídá číslům zveřejněným českou Správou železniční dopravní cesty, viz kapitola 2.2.2, je proto třeba ho brát jen jako orientační.

2.1.2 Historie užívaného pohonu na železnici

Jako úplně první tažná síla byla na železnici užívána hospodářská zvířata, především koně. Z toho plyne i označení těchto drah, tedy tzv. koněspřežné dráhy, či koněspřežky. Skutečný převrat v tažné síle na železnici znamenal parní pohon. I přes svou nízkou efektivitu (slabá energetická účinnost parního stroje, komplikované technologie v podobě nutnosti dlouhé a složité přípravy parních lokomotiv na provoz, roztápění kotlů trávající několik hodin před vyjetím stroje, složitosti obsluhy a manipulace s velkými objemy uhlí a vody) stál parní pohon za masivním rozšířením železnice. (Garra, 2003)

Postupem času tak byl parní pohon nahrazen pohony s vyšší efektivitou – vznětovým Dieslovým motorem německého vynálezce Rudolfa Christiana Diesela (od roku 1900) a elektrickým pohonem, který poprvé pro lokomotivu využil a nechal si patentovat německý vynálezce Ernst Werner von Siemens. Oba tyto druhy pohonu jsou využívány dodnes, tedy již přes sto let. Mezi přednosti dieselového motoru patří vyšší účinnost, která se pohybuje až okolo 30-35 %, což je v porovnání s účinností parních strojů (10-15 %) vysoký skok. Vznětové motory se používají na železnici buď v motorových vozech, kde dochází k přímému mechanickému přenosu výkonu na hřídele), nebo s elektrickým přenosem výkonu, kdy elektrický generátor poháněný naftou vyrobí elektrickou energii, která pohání prostřednictvím elektromotorů lokomotivu. Účinnost elektromotoru dosahuje i více než 90 %, vyznačuje se nízkou úrovní hluku, okamžitou provozuschopností a nevypouští zplodiny či jiné škodlivé látky v místě provozu. Nevýhodou je nutnost vybudování trakčního vedení, což je na kratší vzdálenosti nebo nízkými objemy dopravy ekonomicky neefektivní. (Coiley, 2003)

2.2 Železnice v České republice

2.2.1 Historie

V České republice se začátky železniční dopravy datují do první třetiny 19. století. Úplně první tratí byla koněspřežná dráha spojující města Linz – Summerau – Horní Dvořiště – České Budějovice. Jejím stavbyvedoucím byl František Antonín Gerstner, který dráhu uvedl do provozu v srpnu 1832. Zajímavostí je, že se jedná o nejstarší koněspřežnou železnici v kontinentální Evropě. Druhá koněspřežka spojovala Prahu s Lány v trase přes Kladno, tzv. Lánská dráha. (Zelený, 2007)

Výstavba první parostrojní železnice na území dnešní České republiky se naplno rozjela okolo roku 1840. První takovou trať postavila soukromá společnost Severní dráha císaře Ferdinanda v úseku Břeclav – Vídeň. Do provozu byla uvedena 6. června 1839, o pár dní později také odbočka z Břeclavi do Brna. Následovaly úseky do Olomouce přes Přerov a z Přerova do Annabergu přes Lipník nad Bečvou a Bohumín. (Zelený, 2007)

Do výstavby železniční infrastruktury se v největším rozmachu vložil také stát, a to když v roce 1845 zprovoznil trať z Prahy do Olomouce v délce 250 kilometrů. Později vybudoval také spojení mezi Českou Třebovou a Brnem, kde se nacházelo celkem 11 tunelů. O 6 let později vznikla trať vedoucí z Prahy severním směrem do Děčína a dále do Saska. V témže roce (1851) došlo také k dokončení současného 1. tranzitního koridoru. (Schreier, 2010)

Další tratě vznikaly opět díky investicím soukromých společností, například Buštěhradská dráha, Ústecko-teplická dráha, Jihoseveroněmecká dráha a další. Kromě jmenovaných pokračovala i stavba jiných tratí, například důležitá trať Plzeň – Furth im Wald, Protivín – Rakovník nebo Pardubice – Liberec. V tomto období vzniklo na území dnešní České republiky přes 3500 km nových tratí. (Schreier, 2010)

K významným změnám na české železnici došlo v roce 1877, kdy začalo docházet k zestátňování soukromých společností. Nejdříve ztrátových, například Dráhy císaře Františka Josefa. Později i poslední 3 společnosti, které zůstaly v soukromém vlastnictví a k jejich zestátnění došlo až v letech 1921–1923. Kromě výstavby dalších hlavních tratí započala také stavba řady lokálních tratí. K otevření první elektrifikované trati došlo v roce 1903. (Schreier, 2010)

V roce 1918 vznikl také první státní dopravce, Československé státní dráhy (ČSD), později také Ministerstvo železnic. Výstavba nových tratí se až na výjimky téměř zastavila, za to se začalo pracovat na zdvojkolejňování některých nejvíce vytížených tratí, například trať Praha – Zdice. V témže období se začaly objevovat první plány na elektrifikaci současných tratí, na kterých probíhal převážně provoz parních vlaků. První takovou trati měla být trať Praha – Plzeň, avšak s realizací elektrifikace se začalo až po druhé světové válce. Nejdříve byla k napájení využívána napájecí soustava 3 kV stejnosměrného proudu, později také soustava střídavého proudu 25 kV. K prvnímu střetu těchto dvou napěťových soustav došlo v Kutné hoře, což vyvolalo potřebu vývoje dvouproudových lokomotiv, které by dokázaly využít jako zdroj energie oba proudy a mezi nimi přepínat. (Schreier, 2010)

V roce 1994 došlo zákonem č. 266/1994 Sb. k rozdělení železničních tratí do kategorií (Zákony pro lidi, 2019):

- Dráha celostátní – slouží k mezinárodní a dálkové vnitrostátní železniční dopravě.
- Dráha regionální – má místní nebo regionální význam, slouží veřejné železniční dopravě a je napojena na celostátní nebo jinou regionální trať.
- Vlečka – slouží lokálně potřebě provozovatele dráhy nebo podnikatelského subjektu a je napojena na celostátní nebo regionální trať.

2.2.2 Železniční síť v ČR

Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) aktuální železniční síť popisuje následovně (SŽDC, 2006):

„Rozloha České republiky činí 78 863 km². Katastrální rozloha pozemků ve vlastnictví subjektů vlastnicích a provozujících železniční dopravu činí necelých 301 km². Průměrnou délkou 0,12 km tratí na 1 km² plochy území máme jednu z nejhustších železničních sítí na světě. Délka železniční sítě České republiky k 31. prosinci 2006 činila 9 492 km, z toho bylo tratí jednokolejných 7 641 km, dvoukolejných 1 812 km a vícekolejných 39 km. Z celkové délky sítě bylo 9 470 km tratí normálně rozchodných a 22 km úzkorozchodných. Podíl elektrizovaných tratí činil celkem 3 037 km, z toho 1 287 km jednokolejných a 1 750 km dvou a více kolejných. Podle napájecích soustav bylo 1 731 km tratí elektrizováno stejnosměrným napětím 3 kV případně 1,500 kV a 1 307 km napětím střídavým 25 kV s frekvencí 50 Hz. Celková stavební délka kolejí obnášela 15 476 km. Na železniční síti České republiky bylo 6 691 mostů v celkové délce přes 147 km, 154 tunelů v celkové délce přes 38 km a 8 389 úrovnových přejezdů.“

Pro srovnání vývoje délky železnice je podle údajů platných k 31.12.2018 současná délka tratí na území České republiky celkem 9 406 km, tedy o 86 km méně než v roce 2006. Celková stavební délka kolejí byla celkem 15 317 km s počtem výhybkových jednotek ve výši 22 751.

Celkovou délku tratě je možné rozdělit na (SŽDC, 2019):

- Tratě celostátní dráhy zařazené do transevropského železničního systému – koridorové – 1 330 km.
- Tratě celostátní dráhy zařazené do transevropského železničního systému – ostatní - 1 266 km.
- Tratě celostátní dráhy zařazené do evropského železničního systému – 2 283 km.
- Tratě regionálních drah – 4 493 km.
- Vlečky – 34 km.
- Mosty – 6 740 km.
- Tunely – 166 km.

2.2.3 Současný vývoj železnice v ČR

Za monarchie byla vybudována téměř všechna železnice v České republice. Úsek z Brna do Havlíčkova Brodu je poslední novou tratí, byl uveden do provozu v roce 1953. Vzhledem ke členitému terénu naší republiky byla většina stavby velmi obtížným úkolem. Téměř polovina délky všech železnic leží v obloucích a skoro 90 % tratí je ve sklonu. Trať spojující Tanvald a Harrachov má největší sklon, a to 57 ‰. V současné době se na této trati jezdí již pouze adhezně, ale v minulosti byla využívána Abtova ozubnice. V České republice má většina tratí normální rozchod, a to 1435 mm. 102 km tvoří úzkorozchodné tratě s rozchodem 760 mm (Třemešná ve Slezsku – Osoblaha a Obrataň – Jindřichův Hradec – Nová Bystřice). (Šlégr, Kalčík a kol., 2012)

Z hlediska konkurenceschopnosti oproti silniční síti česká železniční síť stále čím dál více ztrácí. Jedná se o důsledek absolutní stagnace výstavby po druhé světové válce, nízké maximální traťové rychlosti z důvodu nevhodného trasování nebo kopcovitého terénu, mnoha oblouků, neexistence koncepce dlouhodobého rozvoje, a to především vysokorychlostní železnice. Většinu (téměř 60 %) z české železniční sítě tak tvoří tratě s maximální rychlostí 40 – 70 km/h. Z hlediska četnosti následují trati s rychlostí 75 – 100 km/h s kumulativním procentuálním zastoupením ve výši asi 30 %. Zbývajících 10 % jsou tratě s vyšší rychlostí, přičemž nejvyšší traťová rychlost v České republice je 160 km/h. Podíl tratí na celku s traťovou rychlostí 145 – 160 km/h je asi 5 %, což je na dnešní dobu tristní výsledek. (Šlégr, Kalčík a kol., 2012)

Tabulka 1 Traťová rychlost na české železnici

Traťová rychlost	Celkový počet km	Podíl na délce
145 – 160 km/h	492 km	5,19 %
125 – 140 km/h	174 km	1,85 %
105 – 120 km/h	289 km	3,06 %
85 – 100 km/h	1889 km	19,88 %
75 – 80 km/h	1036 km	10,91 %
40 – 70 km/h	5633 km	59,23 %

Zdroj: Šlégr, Kalčík a kol. (2012)

2.2.4 Železniční koridory

Na území České republiky se nachází 4 hlavní páteřní tratě, tzv. tranzitní železniční koridory. O jejich modernizaci a optimalizaci bylo rozhodnuto již na počátku 90. let, avšak realizace oprav není ani dnes dokončena. Traťová rychlost 160 km/h, na kterou jsou koridory modernizovány, je navíc v dnešní době již nedostatečná. Tratě vedou ve většině případů ve stávajícím trasování, přeložky tratě jsou spíše výjimkou (např. oblouk u Zbirohu nebo tunel mezi Rokycany a Plzní). Koncept optimalizace stávajících tratí byl zvolen hlavně z nákladových důvodů. Železniční koridory jsou následující (MDČR, 2019a):

- 1. tranzitní koridor

Německo – Děčín – Ústí nad Labem – Kralupy nad Vltavou – Praha – Kolín – Pardubice – Česká Třebová – Brno – Břeclav – Lanžhot – Slovensko

- 2. tranzitní koridor

Rakousko – Břeclav – Staré Město u Uherského Hradiště – Přerov – Hranice na Moravě – Ostrava – Bohumín – Petrovice u Karviné – Polsko

- 3. tranzitní koridor

Německo – Cheb – Mariánské Lázně – Plzeň – Beroun – Praha – Kolín – Pardubice – Olomouc – Ostrava – Český Těšín – Mosty u Jablunkova – Slovensko

- 4. tranzitní koridor

Německo – Děčín – Ústí nad Labem – Kralupy nad Vltavou – Praha – Benešov u Prahy – Veselí nad Lužnicí – České Budějovice – Horní Dvořiště – Rakousko

V posledních letech stále častěji vyvstává téma vyčerpání kapacity železničních cest, zejména v exponovaných oblastech aglomerací velkých měst v Čechách i na Moravě. I přes vysokou poptávku cestujících po přepravě není možné na hlavních koridorech přidat další spoje, především žádané osobní vlaky na příměstských linkách, jelikož se na trať jednoduše nevejdou. To je zřejmě důsledkem nedostatečné rychlosti při modernizaci tratí, kde ani dokončené úseky nepřinášejí kýžený výsledek, tj. zkrácení jízdních dob oproti cestování osobním automobilem. Příčinou může být jak nevhodné trasování, tak i omezená traťová rychlost, která klesá místy až na 70 km/h (např. úseky Česká Třebová – Brno, Praha – Kralupy nad Vltavou nebo Stříbro – Cheb). Jedinou tratí,

kde dokáže železniční doprava silně konkurovat silniční, je na trase Praha – Pardubice – Olomouc – Ostrava, ale spíše než kvalitou dráhy je výhoda způsobena chybějící dálniční komunikací. (Šlégr, Kalčík a kol., 2012)

2.2.5 Železnice a její význam pro Česko a Evropu

Dlouhodobý vývoj dopravních výkonů je jak na českém, tak i evropském trhu obdobný. Vyznačuje se vzrůstajícím objemem silniční dopravy (osobní i nákladní) a relativním poklesem dopravy železniční. Příčin těchto jevů je celá řada, u nákladní přepravy požadavek na flexibilní načasování doručení materiálů a zboží just-in-time přímo do výrobního nebo zpracovatelského procesu, u osobní přepravy doba spojení mezi cílovými stanicemi. V posledních letech však konstantně roste množství přepravených osob, částečně způsobené i snížením ceny vstupem konkurence.

Mezi faktory limitující větší rozvoj železniční dopravy patří:

- Nekoordinovaný rozvoj železnice mezi jednotlivými evropskými zeměmi.

Železnice v jednotlivých evropských zemích se pochopitelně historicky vyvíjely nekoordinovaně. Z toho důvodu tak existují na evropském kontinentu rozdílné rozchody kolejí, zabezpečovací systémy, sledovací zařízení vlaků, rozdíly v elektrizaci, normách apod. V důsledku tak nejsou zejména lokomotivy kompatibilní napříč Evropou a je nutné soupravy vagonů na hranicích přepřahat. Tím dochází ke zpoždění, logistickým komplikacím a větším nákladům, čímž železnice ztrácí na konkurenceschopnosti. (Seidenglanz, 2006)

- Revitalizace historických tratí místo výstavby nových .

Trend posledních desítek let ukazuje, že radši než stavbu nových tratí na technologické špičce autority volí rekonstrukce a optimalizace historických tratí. Příčiny jsou zřejmé, nákladové hledisko, kdy opravit existující trať vyjde řádově levněji, ale také problematické a dlouho trvající vykupování pozemků potřebných pro výstavbu nových tratí, kterou často blokují aktivisté nebo spekulanti. Důsledkem je tak stále příliš nízká traťová rychlost na tratích, které byly historicky stavěny tak, aby jejich profil co nejlépe kopíroval terén a vyhnulo se tak drahým terénním úpravám, zemním pracím, stavbě tunelů nebo mostů. Na českých tratích jsou tak často přítomné ostré oblouky, které zvyšování maximální povolené rychlosti zásadně omezují. (Šlégr, Kalčík a kol, 2012)

- Rozvoj automobilové dopravy.

Automobilová doprava se rozvíjela díky několika faktorům, především její rychlosti, pohodlí, zajištění většího soukromí a flexibility. Rychlost automobilů byla zajištěna především výstavbou dálniční sítě, vybudováním obchvatů a nových komunikací. Dále se na rozvoji automobilů podílelo rozšíření a všeobecná dostupnost osobních aut. (Seidenglanz, 2006)

- Staré uspořádání sítě železnic a změny poptávky po dopravě.

Vzorce prostorového chování při vzniku většiny tratí železniční sítě byly naprosto odlišné od současných. Proto je nynější trasování vybraných tratí nevhodné pro dnešní dobu. V minulosti trasování odráželo požadavky hlavně na přepravu zboží a hromadných substrátů, tudíž nejsou některá trasování tratí optimální v současnosti. Vzhledem ke zvyšování počtu obyvatel je propustnost tratí na mnoha místech nedostatečná. (Seidenglanz, 2006) Jako příklad je možné uvést rozvoj příměstské dopravy např. v okolí metropolí.

- Omezení konkurence.

Zestátnění železnic a dominantní národní dopravci jsou považováni za příčinu propadu železniční dopravy. Společností v České republice, která splňovala typickou definici evropského dominantního dopravce, byly České dráhy. Jednalo se o státní společnost, která provozuje nákladní i osobní dopravu, vlastní vagóny a lokomotivy, železniční a nádražní vybavení, dříve vlastnila i dopravní cestu a ročně vykazovala výrazné finanční ztráty a měla pokles poptávky. Toto umožnilo růst nekonkurenceschopnosti železniční dopravy. (Seidenglanz, 2006)

Liberalizace železniční dopravy by tak mohla být jeden z faktorů, který by mohl významně zvýšit konkurenceschopnost železnice.

2.3 Železnice a legislativa

2.3.1 Instituce

V železniční dopravě působí několik zásadních institucí, které je důležité zmínit.

Ministerstvo dopravy – odvolávací orgán ve správních řízeních proti rozhodnutím Drážního úřadu a Drážní inspekce, rozhoduje o kategorizaci a zrušení dráhy, jeho prostřednictvím stát zajišťuje některé dálkové vlaky v závazku veřejné služby.

Drážní úřad – přímo podřízený ministerstvu, působí dle zákona o drahách a podle zvláštního právního předpisu s výjimkou situací, kdy rozhoduje Ministerstvo dopravy či obce, vykonává dozor nad drahami, řeší správní delikty nebo uděluje pokuty za přestupky. (Drážní úřad, 2019)

Drážní inspekce – jako správní úřad vznikla v lednu 2003, odborně zjišťuje okolnosti vzniku a příčiny mimořádných událostí v železniční dopravě, hledá nedostatky ohrožující bezpečnost provozování dráhy a vyhodnocuje faktory vývoje nehodovosti na dráze, dále sleduje technický stav drážních vozidel a infrastruktury, systém provozní organizace a jeho dodržování. (Drážní inspekce, 2019)

Správa železniční dopravní cesty – následovnická organizace státní společnosti České dráhy, která vznikla v lednu 2003 stejně jako Drážní inspekce, hospodaří se státním majetkem, který tvoří železniční dopravní cesta, rozděluje kapacitu železnic jednotlivým dopravním společnostem. (Zelený Lubomír, 2007)

2.3.2 Železniční infrastruktura a podnikání

Jako všechna ostatní podnikání podléhá specifickým zákonům a právním úpravám. Vnitrostátní přeprava je upravena především Zákonem o drahách 266/1994 Sb. (a změnami tohoto zákona obsažených v zákonech 189/1999 Sb., 23/2000 Sb., 71/2000 Sb. a 103/2004 Sb.), který vymezuje (Zákony pro lidi, 2019):

- Státní správu a státní dozor, Drážní úřad, Drážní inspekce.
- Správní delikty a přestupky právnických a podnikajících fyzických osob.
- Drážní vozidla, způsobilosti k řízení drážních vozidel, mimořádné události.
- Regulace drážní dopravy, osvědčení a povinnosti dopravce, licence a přepravní řád.
- Regulace provozování dráhy, práva a povinnosti vlastníka a provozovatele dráhy.
- Kategorie drah, obvod a ochranné pásmo dráhy, stavby na dráze.

Podmínky pro provozování drážní dopravy vymezuje Zákon o drahách (266/1194 Sb.). Ustanovuje, co musí právnická či fyzická osoba provozující dopravu na regionálních či celostátních drahách splňovat:

- Zapsání v obchodním rejstříku.
- Držení platné licence pro provozování drážní dopravy, která je udělována Drážním úřadem fyzické osobě (minimální věk 18 let, se způsobilostí k právním úkonům, bezúhonností, odbornou způsobilostí – vysokoškolské vzdělání právní, dopravní, ekonomické nebo technické, 3 roky trvající praxe v řídicí činnosti v oboru) či právnické osobě (minimálně 1 člen statutárního orgánu prokazuje odbornou způsobilost a společnost finanční způsobilost).
- Držení platného osvědčení dopravce, které je vydáváno jako bezpečnostní certifikát pro provozování dopravy na dráze Drážním úřadem.
- Finanční způsobilost, tzn. být finančně schopný zahájit a pravidelně provozovat dopravu a současně moci zabezpečit veškeré závazky minimálně na období jednoho roku.
- Uzavření pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem.
- Přidělení kapacity dopravní cesty správou železniční dopravní cesty.
- Sjednání ceny za použití dopravní cesty a stanovení způsobu úhrady.
- Uzavření smlouvy o provozování drážní dopravy s provozovatelem dráhy (pokud není dopravce a provozovatel jedna osoba).

2.3.3 Evropské železniční balíčky

Pojem železniční balíček je používán pro souhrn patřičných změn nynější legislativy Evropské unie nebo návrhů zcela nové legislativy, které mají vliv na železniční trh v Evropě a týkají se zejména liberalizace železnic v Evropské unii.

V Bílé knize evropské dopravní politiky je nesčetně průlomových vizí i pro železniční dopravu. Obsah všech železničních balíčků je v souladu s cíli stanovenými v ní.

2.3.3.1 Bílá kniha evropské dopravní politiky

Nejaktuálnější Bílá kniha z roku 2011 obsahuje komplexní strategii evropské dopravní politiky až do roku 2015. Vytvoření konkurenceschopného a udržitelného systému dopravy patří k hlavním vizím a tématům této knihy. (MDČR, 2011b)

2.3.3.2 První železniční balíček

Byl přijatý v únoru 2001 a bývá nazýván jako infrastrukturní balíček. Novelizuje již vydané směrnice a uvádí v platnost ty nové. (Evropa, 2019)

- Směrnice 2001/12/ES, kterou se mění směrnice 91/440/EHS o rozvoji železnic Společenství.
- Směrnice 2001/13/ES, kterou mění směrnice 95/18/ES o vydávání licencí železničním podnikům.
- Směrnice 2001/14/ES o přidělování kapacity železniční infrastruktury, vybírání poplatků za užívání železniční infrastruktury a o ověřování bezpečnosti.
- Směrnice 2001/16/ES o interoperabilitě transevropského konvenčního železničního systému.

2.3.3.3 Druhý železniční balíček

Druhý balíček byl přijat v roce 2014. Zaměřoval se na rozvoj evropských železnic, oblasti bezpečnosti, interoperability, vytvořením Evropské železniční agentury ERA (European Rail Agency) a další liberalizací nákladní železniční dopravy. (MDČR, 2019e)

- Směrnice 2004/49/ES o bezpečnosti železnic Společenství a o změně směrnice 95/18/ES o vydávání licencí železničním podnikům a směrnice 2001/14/ES o přidělování kapacity železniční infrastruktury, vybírání poplatků za užívání železniční infrastruktury a o ověřování bezpečnosti.
- Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/57/ES ze dne 17. června 2008,
- Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/110/ES ze dne 16. prosince 2008, kterou se mění směrnice 2004/49/ES o bezpečnosti železnic Společenství (směrnice o bezpečnosti železnic).
- Směrnice Komise 2009/149/ES ze dne 27. listopadu 2009, kterou se mění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/49/ES, pokud jde o společné bezpečnostní ukazatele a společné metody pro stanovení výše škod při nehodách.
- Směrnice Komise 2014/88/EU ze dne 9. července 2014, kterou se mění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/49/ES, pokud jde o společné bezpečnostní ukazatele a společné metody pro stanovení výše škod při nehodách.

2.3.3.4 Třetí železniční balíček

Třetí železniční balíček vstoupil v platnost v roce 2007. Svým obsahem se zaměřoval na liberalizaci osobní dopravy a zajištění práv cestujících. Mezi nejdůležitější přínosy byla například nová povinnost zajistit přístupy na národní železniční infrastrukturu všem evropským železničním společnostem. (MDČR, 2019f)

- Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/59/ES ze dne 23. října 2007 o vydávání osvědčení strojvedoucím obsluhujícím hnací vozidla a vlaky v železničním systému Společenství.
- Směrnice Komise 2014/82/EU ze dne 24. června 2014, kterou se mění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/59/ES, pokud jde o všeobecné odborné znalosti, zdravotní požadavky a požadavky týkající se licence.
- Směrnice Komise (EU) 2016/882 ze dne 1. června 2016, kterou se mění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/59/ES, pokud jde o jazykové požadavky.
- Nařízení Komise (EU) 2019/554 ze dne 5. dubna 2019, kterým se mění příloha VI směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/59/ES o vydávání osvědčení strojvedoucím obsluhujícím hnací vozidla a vlaky v železničním systému Společenství.
- Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1371/2007 ze dne 23. října 2007 o právech a povinnostech cestujících v železniční přepravě, s platností od 3.12.2009.
- Sdělení Komise „Pokyny pro výklad nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1371/2007 o právech a povinnostech cestujících v železniční přepravě“ (2015/C 220/01).

2.3.3.5 Čtvrtý železniční balíček

Čtvrtý železniční balíček odstraňuje bariéry vstupu železničních dopravců na vnitrostátní železniční trhy. Konečným důsledkem tohoto balíčku by mělo být zvýšení konkurence na vnitrostátních tratích, a to zejména stanovením povinnosti soutěžit dopravce na výkony objednané v závazku veřejné služby (dotované z veřejných rozpočtů). Dále zajištění volného přístupu k železniční infrastruktuře oddělením správce infrastruktury od dalších zainteresovaných skupin (např. dopravců). (MDČR, 2019g)

- Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/796 ze dne 11. května 2016 o Agentuře Evropské unie pro železnice a o zrušení nařízení (ES) č. 881/2004.
- Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/797 ze dne 11. května 2016 o interoperabilitě železničního systému v Evropské unii.
- Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/798 ze dne 11. května 2016 o bezpečnosti železnic.

2.4 Dopravní politika České republiky

Dokument Dopravní politika ČR pro období 2014 – 2020 s výhledem do roku 2050 je vysoce strategický dokument vytvořený a publikovaný ministerstvem dopravy. Tento 89 stran dlouhý dokument popisuje vize, identifikuje a analyzuje problémy a navrhuje strategická opatření pro jednotlivé oblasti dopravy nejen v rámci České republiky jako takové, ale bere v potaz i návaznost na Evropskou unii (MDČR, 2013).

2.4.1 Východiska dopravní politiky

Jak je uvedeno v úvodu Dopravní politiky ČR pro období 2014 – 2020, tato politika vychází z hodnocení předcházející dopravní politiky, která byla stanovena pro roky 2008 – 2013. Mezi další východiska řadí dokument strategie a strategické dokumenty na úrovni Evropské unie jako jsou např.: Evropa 2020 – „*strategie na podporu trvale udržitelného všeobecného růstu*“; Národní program reforem, evropská politika soudržnosti – „*příspěvek České republiky k plnění cílů Strategie Evropa 2020, které si stanovily státy EU nad rámec unijních kompetencí(...)*“; Bílá kniha – „*představuje novou evropskou dopravní politiku pro období 2012 – 2020 s výhledem do roku 2050, na kterou pak následně navazuje Politika transevropských dopravních sítí (TEN-T)*“; Politika transevropských dopravních sítí TEN-T (v návrhu); a další strategie jako východiska pro přípravu domácí politiky. (MDČR, 2013)

Jako některá další východiska dopravní politiky na národní úrovni dokument uvádí (MDČR, 2013):

- „*Konkurenceschopnost ČR a soudržnost jejich regionů vyžadují efektivnější, spolehlivější a cenově dostupnou mobilitu osob i věcí s co nejmenšími dopady na životní prostředí a globální změny, a to v kontextu opatření v jiných oblastech.*“
- Doprava se nevyvíjí udržitelným způsobem – růst přepravy je v jednotlivých druzích dopravy nerovnoměrný a způsobuje prohloubení disproporce v dělbě přepravní práce. Vztah mezi jednotlivými druhy dopravy (např. železniční, vodní a silniční) by měl být konkurenční jen částečně, naopak jednotlivé druhy dopravy by měly fungovat na bázi spolupráce, jako služba pro dopravce jiného druhu a tím pádem ke kumulaci pozitivních externalit. Aby mohli jednotlivé druhy dopravy spolupracovat, musí nabízet kvalitní, flexibilní a spolehlivé služby.
- Kapacitní problémy dopravních cest se projevují přímo i skrytě v silniční, železniční a částečně ve vodní a potenciálně i v letecké dopravě. V železniční dopravě přepravní kapacitu omezuje neefektivní zabezpečovací zařízení, které výrazně snižuje propustnost vlaků zejména v železničních uzlech. Tempo rozvoje, zavádění a využití inteligentních dopravních systémů, je i přes svůj vysoký potenciál týkající se zvyšování kapacity a propustnosti komunikací nedostatečné. Využití tohoto potenciálu by mělo vliv také na plynulost provozu a dopravní nehodovost.
- „*Doprava v ČR je plnohodnotnou a integrální součástí evropského dopravního prostoru, a proto je třeba vytvářet podmínky pro udržení konkurenceschopnosti českých dopravců a dalších poskytovatelů dopravních a logistických služeb.*“
- Veřejná doprava stále není komplexně integrovaná ani v rámci krajů a funguje na bázi oddělených dopravních systémů. Spolupráce mezi systémy jednotlivých krajů není prakticky žádná a v některých krajích se jedná pouze o systém usnadňující využívání městské a příměstské hromadné dopravy místo principu, který propojuje po stránce organizační, tarifní, informační apod. všechny druhy dopravy v rámci regionu pod záštitou jednotlivých samostatných dopravců.

- „Není dokončeno napojení všech regionů na kvalitní silniční a dálniční síť, na modernizovanou železniční síť a na mezinárodní letiště, není dokončeno napojení ČR na evropskou síť vodních cest.“
- Vývoj jednotlivých dopravních trhů není rovnoměrný. Administrativní zátěž dopravců a technická nekompatibilita železniční sítě s některými moderními vozidly limitují rychlejší rozvoj železniční přepravy u nás.
- Nedostatečná harmonizace podmínek na přepravním trhu neumožňuje plnou integraci železniční a vodní dopravy do moderních logistických řetězců postavených na dopravě zboží a materiálu v přesný čas a na přesné místo, čímž přispívá k růstu silniční dopravy, která přináší řadu záporných externalit.
- Doprava je velkým emitentem hluku a emisí, které mají dopad na lidské zdraví a ovlivňují globální klima. Rozvoj dopravy tak bude respektovat ekologický trend užívání alternativních paliv a ekologičtějších druhů dopravy minimalizující dopady na zdraví a klima planety.

2.4.2 Cíle dopravní politiky

Strategický dokument o dopravní politice definuje hlavní cíle jako: „vytvářet podmínky pro rozvoj kvalitní dopravní soustavy postavené na využití technicko-ekonomicko-technologických vlastností jednotlivých druhů dopravy, na principech hospodářské soutěže s ohledem na její ekonomické a sociální vlivy a dopady na životní prostředí a veřejné zdraví.“ (MDČR, 2013)

Vybrané konkrétní priority a cíle jsou pak následující (MDČR, 2013):

- Vytváření podmínek pro konkurenceschopnost ČR.
 - Modernizace a dobudování dopravní infrastruktury v mezinárodním kontextu (prioritně síť TEN-T) s ohledem na potřeby průmyslu, cestovního ruchu a ostatních sektorů hospodářství, ČR nesmí být periferií uprostřed Evropy.
 - Plánování rozvoje technologií na bázi družicových systémů a systémů ITS.
- Vytváření podmínek pro soudržnost regionu.
 - Modernizace dopravní infrastruktury s ohledem na zajištění kvalitní dopravní dostupnosti všech krajů.
 - Přímé a kvalitní železniční spojení Letiště Václava Havla s centrem Prahy a s dalšími krajskými městy (jako nedostatek v rámci transevropské dopravní sítě).
- Veřejná služba v přepravě cestujících.
 - Zajištění pravidelné a konkurenceschopné intervalové veřejné dopravy mezi všemi významnými aglomeracemi v České republice.
 - Zajištění podle ekonomických možností jednotlivých krajů a států integraci veřejné dopravy na celém území krajů, tj. integrace jízdních řádů (páteří a rozvozový systém), tarifů a informací.
 - „Zajistit propojení veřejných služeb v přepravě cestujících s dopravou nemotorovou a individuální (obsluha rozptýleného osídlení).“
 - Prolínání dopravní obslužnosti mezi jednotlivými kraji (horizontálně) a dopravní obslužnosti celostátní, krajské a obecní (vertikálně).

- Veřejné služby v přepravě cestujících zadávat prostřednictvím otevřených nabídkových řízení, oslovovat více potenciálních dopravců.
- Zajištění práv cestujících.
- Snižování dopadů z nepravidelnosti provozu.
 - Průběžná analýza vývoje dopravného zatížení, preventivní (předprojektové) odhalování vzniku úzkých míst a hrdel v dopravě.
 - Omezení na silniční a železniční infrastrukturu plánovat pomocí systémů ITS cíleně na období s nižší intenzitou provozu.
- Zajištění udržitelnosti financování veřejné dopravy.
- Dokončená restrukturalizace železniční dopravy v ČR.
- Urychlení přípravy dopravních staveb a dosažení úspor při jejich realizaci.
- Snižování negativních dopadů dopravy na životní prostředí a veřejné zdraví.

3 LIBERALIZACE OSOBNÍ ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY V ČR

3.1 Pojem liberalizace

Slovo liberalizace je latinského původu. Pochází ze slova „liberare“, což znamená uvolňovat či osvobodit. Obecně je liberalizace vnímána jako omezení zásahů státních orgánů jako jsou správní orgány, vláda či centrální banka do vývoje ekonomiky (Businesscenter, 2019). Jak dále upřesňuje Zahradníček a kol. (2013), jedná se v zásadě o pokles vlivu a zásahů státu v určitém odvětví, v našem případě v železniční dopravě. Nejedná se však jen o omezení státní moci, ale také o uznání soukromého vlastnictví a přípravě podmínek pro podnikání v daném oboru.

Pro koncepci liberalismu a liberalizaci samotnou je nutné stanovit přísná pravidla pro hospodářskou soutěž. Liberalizace trhu je podle jeho názoru metoda směřující ke vzniku jednotného vnitřního trhu. (Busche, 2004)

Problematikou liberalizace železniční dopravy v kontextu Evropské unie se zabývá Brodecki a kol. (2005), který se věnuje potenciálním překážkám liberalizace dopravního trhu. Podle autorů liberalizace znamená eliminace správních a právních překážek podnikání jako jsou například pevně stanovená omezená množství udělovaných povolení, rozdělování dopravců podle přidělených kapacit, povinné tarify nebo podmínka realizace konkrétního druhu přepravy pouze tuzemskými subjekty. Brodecki a kol. (2005) rozlišuje mezi překážkami s obecně diskriminačním charakterem a překážkami podle státní příslušnosti poskytovatele služby.

3.2 Liberalizace železniční dopravy v Evropské unii

Odvětví železniční dopravy prochází již déle než poslední dekádu v zemích Evropské unie významnými reformami. Jejich cílem je celková liberalizace trhu železničních dopravních služeb, odstranění historických monopolů národních dopravců a zpřístupnění železničních dopravních cest pro otevření možnosti vstupu dalších konkurujících si dopravců. (Kvizda, Tomeš a kol., 2011)

Realizace těchto reforem a integrací je podmíněna patřičnou změnou legislativy Evropské unie, která považuje železnici za důležitou složku dopravy a věnuje ji značný zájem. Jejím cílem je vytvořit jednotný dopravní prostor napříč všemi členskými státy. Za tímto účelem musí být provedena celá řada opatření a příslušných kroků směrem k liberalizaci železniční dopravy a transparentnímu rozdělení zodpovědností pro zajištění moderního dopravního systému (nejvyšší dovolené rychlosti, efektivního fungování, zabezpečení apod.). Tato odpovědnost by měla být rozdělena mezi stát a železnici tak, aby stát byl schopen zajistit dostatečnou mobilitu obyvatel ze svého závazku veřejné služby a současně aby na železničním trhu působily tržní síly konkurujících si soukromých dopravců v národním i nadnárodním prostředí. (Zelený, 2007)

3.3 Liberalizace osobní železniční dopravy v České republice

Prvním zásadním bodem při vytváření českého železničního trhu bylo rozdělení Československa v roce 1993. V důsledku toho došlo také k rozdělení tehdejší železniční společnosti Československé státní dráhy na Železnici Slovenské republiky a České dráhy. Tím vznikl na našem území unikátní jediný 100% státem vlastněný subjekt, který spravoval a provozoval železniční dráhy vlastněné státem (drtivá většina) a taktéž byl na těchto drahách monopolním dopravcem na území České republiky, a to jak v osobní železniční dopravě, tak i v nákladní. (České dráhy, 2019)

1. ledna 1995 vstoupil v platnost nový zákon o drahách č. 266/1994 Sb., jehož předmětem bylo rozdělení české železniční sítě na celostátní a regionální dráhy. Jak vysvětluje Štefek (2011), do celostátních drah byly zahrnuty tratě mezinárodního a národního významu, tedy v zásadě páteční linky, u nichž byl zájem státu zachovat si je trvale ve svém vlastnictví a v té době pod správou Českých drah. Regionální dráhy byly naopak odděleny z důvodu, aby byla možná jejich budoucí postupná privatizace (soukromníkům, obcím, krajům, případně byly zrušeny pro nezájem o jejich provozování).

Součástí zákona byla také revoluční změna, kdy zákon zavedl možnost získat licence pro vstup na libovolnou celostátní nebo regionální trať pro jakéhokoliv dopravce, lhotejno komu dráha patří nebo kdo ji spravuje. Tím bylo prakticky umožněno jakékoliv soukromé firmě začít provozovat železniční dopravu na jakékoliv trati ve správě ČD v rámci státní železniční sítě. Očekávaný nástup konkurence byl však velmi pozvolný. V osobní dopravě se změna legislativy neprojevila vůbec, kdy se o možnost konkurovat Českým drahám nepřihlásila žádná firma a v nákladní dopravě byl vstup dalších dopravců velmi pomalý a většinou se týkal jen dopravy na kratší vzdálenosti. (Štefek, 2011)

Příčin nevzniknutí konkurence v osobní železniční dopravě bylo několik. Tou největší byly nesporně dotace na provoz železnice, které stát poskytoval ČD přímo. Existovala sice možnost, že by si dopravu objednaly a u soukromé společnosti dotovaly místní samosprávy, ale to by se projevilo v jejich nákladech a v situaci, kdy byl provoz Českých drah financován ze státního rozpočtu a samosprávy se na něm nemusely podílet, by to pro ně bylo velmi nevýhodné. Zásadní komplikací pro vstup nových dopravců byl také nedostatek nových nebo vhodných vozidel. Prakticky všechna vozidla na trhu byla ve vlastnictví Českých drah, tedy státu, který neměl zájem na tom se jich zbavovat. (Štefek, 2011) Nákup nových pak logicky bez záruky jejich uplatnění provozu a jejich finanční rentability a návratnosti investice nebyl proveditelný.

Ve druhé polovině 90. let došlo poprvé k převodu některých tratí z vlastnictví Českých drah do rukou privátních společností. Jako první přešla pod jinou organizaci úzkorozchodná trať spojující Jindřichův Hradec s Novou Bystřicí a Obrataní. Podle dobové zprávy na serveru ihned.cz (1997) z roku 1997 trať, jejíž část do Obrataně byla pro špatný technický stav uzavřena a kde České dráhy hospodařily se ztrátou 18 milionů korun ročně, převzala nově společnost Jindřichohradecké místní dráhy (JHMD) za symbolickou 1 korunu. Novými majiteli se tak staly fyzické osoby z České republiky, které věřily, že je možné trať provozovat ekonomicky v zisku i přes nutné investice, a které se zavázaly k provozování železnice po dobu minimálně 10 let. JHMD funguje a provozuje úzkorozchodnou trať dodnes a je tedy již 12 let plnohodnotným majitelem trati.

První soukromou společností, která začala provozovat osobní železniční dopravu na trati s normálním rozchodem, se stala také v roce 1997 společnost Viamont, která si od Českých drah pronajala trať Trutnov – Svoboda nad Úpou, kde začala přepravovat cestující. První trati normálního rozchodu, která přešla do soukromého vlastnictví z rukou státu, byla regionální trať Šumperk – Kouty nad Desnou. V roce 1977 došlo k jejímu výraznému poškození rozsáhlými červencovými povodněmi, na základě čehož Ministerstvo dopravy učinilo rozhodnutí o neopravení tratě, tedy o jejím faktickém zrušení. Proti tomuto rozhodnutí se však postavilo osm přilehlých obcí, pro které byla trať důležitá, a založily Svazek obcí údolí Desné. V rámci své činnosti začaly shánět finance na opravu trati a připravovat podmínky pro převod trati ze státního do soukromého vlastnictví. Opravou trati byla pověřena společnost Stavební obnova železnic, která se později, po obnovení provozu v roce 1998, stala jejím provozovatelem a současně i na ní působícím dopravcem realizující osobní i nákladní dopravu. (Štefek, 2011)

Jak uváděl Štefek (2011) v roce 2011, pokusy o prolomení monopolu Českých drah na české železnici se neseťkaly s úspěchem a od 90. let nedošlo na dráze k výraznější změně. Privatizované tratě byly typicky lokálního charakteru, nepřiliš dlouhé a atraktivní, často byla k vidění spolupráce několika subjektů, kdy byla oddělena infrastruktura od provozu. Jak dále tvrdí Štefek (2011), od konce 90. let se převádění tratí z vlastnictví státu do soukromých nestátních organizací zcela zastavilo a rok před vydáním publikace se toto téma začalo znovu skloňovat. Dnes je známo, že liberalizace železnice je na vzestupu, k odprodeji bylo nabídnuto několik tratí a takové transakce již proběhly, i když stále ve velmi malé míře. O trendu nástupu soukromých dopravců na regionální trati pojednává praktická část této diplomové práce.

V roce 2003 nastal konec státní organizace České dráhy, když došlo k rozdělení této státní instituce na dva subjekty – státní organizace Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) a České dráhy akciová společnost, ze které tak vznikl dopravce, avšak stále vlastníci bohatou infrastrukturu. Dohromady se zřízením krajů (2001) tak byly postaveny základy liberalizace osobní železniční dopravy v České republice, a to zejména přenesením břemena objednávání dopravní obsluhy krajů do kompetencí krajů. Štefek (2011) Ty jsou tak nucené hospodařit s přiděleným rozpočtem a z principu péče řádného hospodáře se snažit o minimalizaci vynaložených nákladů, eventuálně maximalizaci užitku při stanoveném objemu peněz. Nevýhodou, kterou toto opatření přineslo a která se z hlediska cestujících daří odstraňovat často jen pozvolně, je neprovázanost spojů a neintegrovatost dopravních systémů mezi jednotlivými kraji (tarifní, informační a další rozdíly). Ne vždy se podařilo najít mezi kraji společnou řeč kompromis, a tak některé objednané spoje končí zdánlivě nesmyslně na hranici krajů.

Možnosti provozování osobní železniční dopravy na komerční podnikatelské riziko jsou na českém železničním trhu značně omezené, tvrdil v roce 2011 Štefek (2011). Již tehdy se dopravci shodovali, že jedinou trasou, kde existuje reálný potenciál provozovat osobní dopravu, která bude financována pouze z jízdného vybraného od cestujících, je trať, resp. trasa Praha – Ostrava. Jak se dnes ukazuje, tato teze byla pravdivá. Výše zmiňovaná trasa je jediná, kde dlouhodobě působí tři konkurenční firmy – České dráhy, RegioJet a Leo Express.

Na ostatních tratích v rámci České republiky je při zachování dostupných a konkurenceschopných cen jízdného osobní železniční doprava ztrátová a je tedy nutné je dofinancovávat, resp. dotovat

z veřejných rozpočtů. Jak předjímá Štefek (2011), řešením jsou výběrová řízení na jednotlivé dotované linky, které vypisují odpovědné orgány státní správy a samosprávy, tedy obce, kraje nebo stát. První taková výběrová řízení proběhla v roce 2005 a 2006. Na dotovanou linku v dálkové dopravě ho vyhlásilo Ministerstvo dopravy, v regionální dopravě byly prvními „vlastovkami“ Karlovarský a Liberecký kraj. Díky tomu se na českou železnici podařilo vstoupit prvním několika nestátním soukromým železničním osobním dopravcům.

V roce 2009 došlo k podpisu memoranda mezi státem a všemi kraji (vč. Hlavního města Prahy), tzv. „Memorandum o zajištění stabilního financování dopravní obslužnosti veřejnou regionální železniční osobní dopravou“. Předmět memoranda je ujednání, resp. jakási podoba smlouvy, ve které se stát zavazuje v období 2010–2019 poskytnout stabilní financování regionální železnice v rámci závazku veřejné služby formou dotací, a to ve výši prokazatelné ztráty, kterou mají kraje uhradit železničním dopravcům za zajištění závazku veřejné služby. Pro tyto účely se stát zavázal rozdělit ročně 2,649 mld Kč s roční indexací podle indexu růstu spotřebitelských cen mezi kraje. Kraje se naopak zavázaly uzavírat s železničními dopravci smlouvy na dobu určitou 10 let s možností prodloužení na 15 let s cílem stabilizovat objednané dopravní výkony v letech 2011–2019, a tím zajistit trvale udržitelný rozvoj krajů. (Magistrát hl. m. Prahy, 2009) Od té doby tak proběhla celá řada nových výběrových řízení na železničního dopravce na regionálních linkách na období obvykle 10 let.

3.4 Otevírání trhu dálkové železniční osobní dopravy objednávané Ministerstvem dopravy

V souvislosti s rozhodnutím liberalizovat železniční dopravu, tedy reálně provádět výběrová řízení na dopravce po jednotlivých tratích, byl vytvořen harmonogram postupného převádění tratí z režimu tzv. přímého zadání jednomu dopravci (tzn. oslovení konkrétního dopravce a uzavření smlouvy na veřejnou službu bez soutěže) do režimu otevřených výběrových řízení. Důvodů, proč není možné skokově převést všechny tratě do nového režimu, je několik, jmenovat lze nepřípravenost alternativních dopravců se účastnit desítek výběrových řízení a také potenciálně vysokou administrativní náročnost výběrových řízení (trvá obvykle 3–4 roky před samotným vyjetím dopravce na trať), která by se pořádala reálně pro jediného uchazeče, tedy České dráhy.

3.4.1 Linky dálkové železniční dopravy

Jak je uvádí ministerstvo dopravy (MDČR, 2011) ve svém dokumentu Plán dopravní obsluhy území vlaky celostátní dopravy:

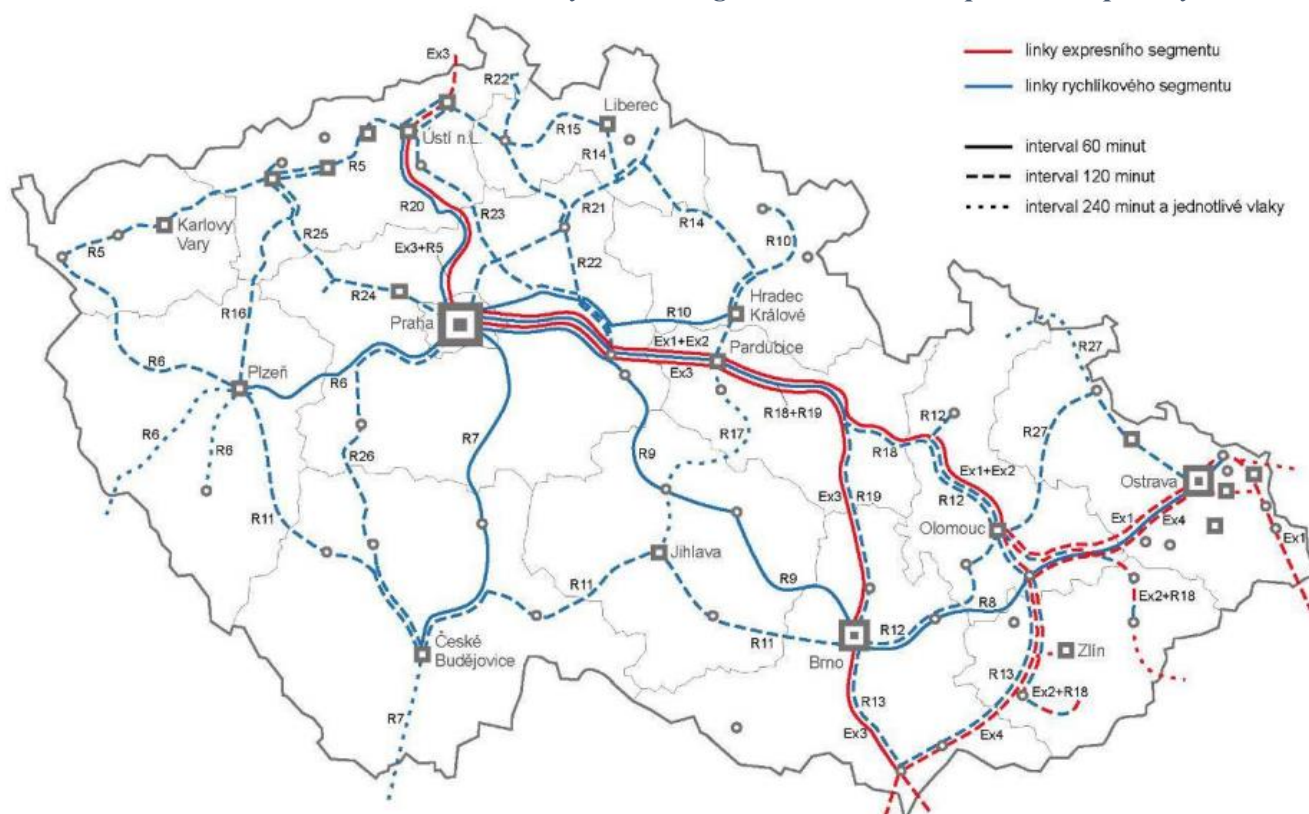
„Ministerstvo dopravy objednává vlaky celostátní dopravy, které mají nadregionální nebo mezinárodní charakter. V období jízdního řádu 2010/2011 bylo objednáno 27 linek denní dopravy a vybrané noční vlaky, které jsou z důvodů vykazování a reportingu zařazeny do samostatné linky N28.“

Seznam všech objednávaných dálkových a nadregionálních linek (MDČR, 2019b):

- Ex1 Praha – Pardubice – Olomouc – Ostrava – Polsko/Slovensko
- Ex2 Praha – Pardubice – Olomouc – Luhačovice/Zlín/Slovensko

- Ex3 Německo – Ústí nad Labem – Praha – Pardubice – Brno – Rakousko/Slovensko
- Ex4 Rakousko/ Slovensko – Břeclav – Otrokovice – Ostrava – Polsko
- R5 Praha – Ústí nad Labem – Karlovy Vary – Cheb
- R6 Praha – Plzeň – Cheb/Německo/Klatovy
- R7 Praha – České Budějovice (–Rakousko)
- R8 Brno – Ostrava – Bohumín
- R9 Praha – Havlíčkův Brod – Brno/Jihlava
- R10 Praha – Hradec Králové – Trutnov
- R11 Brno – Jihlava – České Budějovice – Plzeň
- R12 Brno – Olomouc (– Jeseník/Šumperk)
- R13 Brno – Břeclav – Otrokovice – Olomouc
- R14 Pardubice – Liberec
- R15 Ústí nad Labem – Liberec
- R16 Plzeň – Žatec – Chomutov – Most
- R17 Pardubice – Jihlava
- R18 Praha – Pardubice – Česká Třebová – Olomouc – Vsetín/Luhačovice/Veselí n.M.
- R19 Praha – Pardubice – Česká Třebová – Brno
- R20 Praha – Roudnice nad Labem – Ústí nad Labem – Děčín
- R21 Praha – Mladá Boleslav – Turnov – Tanvald
- R22 Kolín – Mladá Boleslav – Česká Lípa – Rumburk
- R23 Kolín – Ústí nad Labem
- R24 Praha – Rakovník
- R25 Rakovník/Lužná u Rakovníka – Chomutov – Jirkov
- R26 Praha – Beroun – Příbram – Písek – České Budějovice
- R27 Ostrava – Opava – Krnov – Olomouc/Jeseník
- N28 vybrané vlaky noční dopravy

Obrázek 1 Trasování dálkových a nadregionálních tratí v mapě České republiky



Zdroj: MDČR (2019b)

3.4.2 Harmonogram otevírání dálkového železničního trhu v roce 2011

V roce 2011 došlo k představení „Plánu dopravní obsluhy území vlaky celostátní dopravy“. Tento dokument se mj. zabývá vymezením přepravních potřeb v rámci České republiky, analyzuje přepravní proudy apod. (MDČR, 2011)

Jedním z obsažených témat je také harmonogram otevírání trhu s dálkovou železniční dopravou objednávanou ministerstvem financí v té době pouze od jediného dopravce napřímo, tedy od Českých drah. Jak stojí v dokumentu od MDČR (2011, s.103): „*Otevření trhu je v souladu s uzavřenou dlouhodobou smlouvou o závazku veřejné služby na období 2010-2019 se společností České dráhy, a.s., která umožňuje Ministerstvu dopravy postupně otevřít až 75 % objednávaného rozsahu výkonů v dálkové dopravě.*“ Jinými slovy, Ministerstvo dopravy plánovalo do roku 2028 otevřít konkurenci a soutěžit 75 % dálkových spojů.

Tabulka 2 Harmonogram otevírání železniční trhu 2011

Zahájení plnění	Notifikace	Linky zahrnuté v provozním souboru	Trakce	Rozsah	Podíl
2013/2014	2010	R 27: Ostrava – Opava – Křnov – Olomouc	M	0,5	1,4
2014/2015	2010	R 5: Praha – Ústí n.L. – Karlovy Vary – Cheb R 20: Praha – Roudnice n. L. – Ústí n.L. – Děčín	E	2,4	6,5
2014/2015	2011	R 14: Liberec – Pardubice R 15: Liberec – Ústí nad Labem	M	1,6	4,3
2014/2015	2011	R 16: Plzeň – Most	M	0,5	1,2
2015/2016	2011	Ex 2 (R 18): Praha – Olomouc – Vsetín (- Slovensko) / Luhačovice	E+M	3,7	10,1
2016/2017	2012	R 6: Praha – Plzeň – Klatovy R 10: Praha – Hradec Králové	E	2,8	7,7
2017/2018	2013	R 9: Praha – Havlíčkův Brod – Brno R 19: Praha – Pardubice – Česká Třebová – Brno	E	3,2	8,8
2018/2019	2014	R 21: Praha – Turnov – Tanvald R 24: Praha – Kladno – Rakovník	M	1,8	5,0
2019/2020	2015	R 6 (část Ex): Praha – Plzeň – Německo/Cheb	E+M	2,4	6,6
2020/2021	2016	R 26: Praha – Písek – České Budějovice	M	0,9	2,4
2021/2022	2017	R/Ex: Praha – Pardubice – Olomouc – Ostrava – Polsko/Slovensko	E	2,6	7,2
2022/2023	2018	R 7 (+Ex): Praha – České Budějovice – Rakousko	E	1,9 (3,0)	5,2 (8,2)
2024/2025	2020	část R 11: Plzeň – České Budějovice část R 11: České Budějovice – Jihlava – Brno	E E+M	0,7 1,2	2,0 3,3
2025/2026	2020	R 8: Brno – Ostrava – Bohumín R 12: Brno – Šumperk R 13: Brno – Břeclav – Otrokovice – Olomouc R (nový): Brno – Zlín	E	3,5	9,5
2026/2027	2021	Ex: Brno – Ostrava – Bohumín Ex 4: Rakousko/Slovensko – Břeclav – Otrokovice – Ostrava – Polsko	E	0,7 a více	2,0 a více
2027/2028	2022	Ex 3: Německo – Děčín – Praha – Brno – Břeclav – Rakousko/Slovensko	E	4,1	11,1

Zdroj: MDČR (2011)

V tabulce 2 je u každého provozního souboru linek uvedeno zahájení plnění zakázky (ve vztahu k období platnosti jízdního řádu), rok předběžného oznámení nabídkového řízení v Úředním věstníku EU (tj. notifikace), trakce (E – elektrická, M – motorová), rozsah zakázky (v mil. vlkm/rok) a podíl zakázky na celkové objednávce Ministerstva dopravy (v %) vztažený k rozsahu v jízdním řádu 2009/2010. (MDČR, 2011)

Tento harmonogram však vzal brzy za své, jelikož se záhy ukázalo, že je nerealizovatelný.

3.4.3 Vývoj otevírání dálkového železničního trhu v roce 2013

V roce 2013, během Rusnokovy vlády, mělo dojít k vyhlášení výběrového řízení na 5 trasách, které však podle původního harmonogramu měly být vypsané už v roce 2010, resp. 2011. Ministr Žák se v září roku 2013 nechal slyšet, že vypsaní soutěží na 5 prvních tratích z původního harmonogramu je otázkou několika dní. K vypsaní soutěže však nikdy nedošlo. (Sůra, 2014) Ministerstvo dopravy se tak dostalo pod ještě větší časový tlak a markantně tím zkomplikovalo možným zájemcům ze soukromých společností se na poslední chvíli přihlásit s nabídkou. (Šindelář, 2014)

V roce 2013 byl avizovaný záměr vyhlásit výběrová řízení na provozování těchto dotovaných rychlíkových tras:

- R5 Praha – Ústí nad Labem – Karlovy Vary – Cheb
- R20 Praha – Ústí nad Labem – Děčín
- R16 Plzeň – Most
- R14 Pardubice – Liberec
- R15 Liberec – Ústí nad Labem

Paradoxní na celé věci bylo, že linky R16 Plzeň – Most a R14 Pardubice – Liberec byly již v roce 2006 jako první a do té doby jediné dvě linky soutěženy, tedy na nich působící dopravce vzešel z výběrového řízení. Desetiletý kontrakt se tak blížil ke konci a ministerstvo nedokázalo včas připravit nový tendr. (Šindelář, 2014) Vše tedy směřovalo k navrácení do starých kolejí přímého zadání i u těchto prvních vlašťovek.

3.4.3.1 Vývoj otevírání železničního trhu v roce 2014

Následovník ministra Žáka, Antonín Prachař, byl v tomto ohledu aktivnější. Přesto jeho první krok, který učinil v březnu roku 2014, bylo odmítnutí původního harmonogramu liberalizace z roku 2011, ústy mluvčího: „Na harmonogram, připravený pravicovou vládou, má pan ministr jiný pohled. Českou republiku nikdo nenutí liberalizaci dělat.“ (Kaláb, 2014) S postupem času ale ministr Prachař částečně otočil a na webu MDČR (2014) bylo zveřejněno jeho prohlášení: „Postupné a regulované otevírání trhu v dálkové dopravě přinese vyšší kvalitu poskytovaných služeb, efektivní vynakládání prostředků a vyšší kvalitu pro cestující“.

V září roku 2014 předložil vládě nový harmonogram otevírání železničního trhu s tím, že první dálková trať by měla jít do soutěže již tentýž rok na podzim. Celkem se mělo podle webu MDČR (2014) do roku 2020 soutěžit šest rychlíkových tras, což sice nezní příliš ambiciózně, ale po předchozích zkušenostech poměrně reálněji.

Harmonogram otevírání železničního schválený vládou dne 15.9.2014 byl následující:

Tabulka 3 Harmonogram otevírání železničního trhu schválený vládou dne 15.9.2014

Zahájení nabídkového řízení	Notifikace	Předpokládaný termín pro podání nabídek	Zahájení plnění	Linky zahrnuté v provozním souboru
podzim 2014	proběhla	jaro 2015	2016/2017	R 16: Plzeň – Most (soutěžená v roce 2006, opce do JŘ 2014, následně přímé zadání)
jaro 2015	proběhla pro JŘ 2016/2017, nutná úprava	podzim 2015	2018/2019	R 14: Liberec – Pardubice (soutěžená v roce 2006, opce do JŘ 2014, následně přímé zadání) R 15: Liberec – Ústí nad Labem
léto 2015	proběhla pro JŘ 2016/2017, nutná úprava	zima 2016	2018/2019	R 5: Praha – Ústí nad Labem – Karlovy Vary – Cheb R 20: Praha – Roudnice nad Labem – Ústí nad Labem – Děčín
podzim 2015	potřeba notifikace	jaro 2016	2019/2020	R 27: Ostrava – Opava – Krnov – Olomouc

Zdroj: MDČR (2014)

3.4.4 Vývoj otevírání dálkového železničního trhu v roce 2015

Začátkem roku 2015 skutečně proběhlo podle harmonogramu vyhlášení výběrového řízení o provozování dálkové železniční dopravy na lince R16 Plzeň – Most. Pod tímto krokem je podepsán tehdejší ministr dopravy Dan Ťok, který k tomu na webu MDČR (2015) uvedl: „Po letech slibů jsme udělali první krok k otevírání trhu v dálkové železniční dopravě. Další osud soutěže bohužel nezávisí jen na Ministerstvu dopravy, ale zájem pěti dopravců a příznivé ceny nabídek ukazují, že jsme šli správným směrem“. Tím tak skončila jedna pomyslná éra kontinuálních nezdarů ve snaze začít s liberalizací české železniční dopravy. Jednotlivé nabídky pak hodnotila komise, zda splňují veškeré požadavky (MDČR, 2015)

Vítězem výběrového řízení, kterého se účastnily České dráhy, RegioJet, Leo Express, Arriva a také GW Train Regio, se stala poslední jmenovaná společnost GW Train Regio (bývalý Viamont) s nabídnutou cenou 75,- Kč/km. Jak ale dále uvádí web ČT24 (Dolejší, 2018):

„Soutěž však následně napadly České dráhy u antimonopolního úřadu a uspěly. ÚOHS dal váhu argumentu drah, že jim zákon nařizuje uznávat režijní jízdenky na rozdíl od ostatních dopravců. Předseda úřadu rozhodnutí pravomocně potvrdil až v létě 2016, čímž i tento tendr skončil neslavně. Ministerstvo následně zadalo zakázku přímo, a to předpokládanému vítězi zrušené soutěže, tedy GW Train Regio. Dopravce nasadil postarší motorové jednotky z 80. let, které pořídil z druhé ruky v Německu.“

Na trať se GW Train Regio dostal až v prosinci 2017.

3.4.5 Vývoj otevírání dálkového železničního trhu od roku 2016 do srpna 2019

Po četných nezdarech se Ministerstvo dopravy se soutěžením na čas odmlčelo, minimálně do doby, než dojde k vyřešení problematiky režijního jízdného, které ze zákona musely Českých dráhy uznávat, avšak to je diskriminovalo v soutěži s alternativními dopravci, kteří takovou povinnost neměli. (Dolejší, 2018) Stát tak podobně jako kraje, což rozvinou následující kapitoly, v následujících letech upustil od vypisování soutěží, kde existují striktní pravidla pro posuzování nabídek a hlavním kritériem je nabídnutá cena a přešel k jakémusi hybridnímu způsobu přímého zadání jednomu dopravci, kdy po obdržení a vyhodnocení případných nabídek od dalších zájemců (alternativních dopravců), které může hodnotit prakticky svobodně podle různých kritérií, rozhodne o vítězi. (MDČR, 2015b)

Jak je ve zprávě dále upřesněno (MDČR, 2015b):

„Podle ust. článku 7 odst. 2 Nařízení PSO je povinen každý příslušný orgán nejpozději jeden rok před zahájením nabídkového řízení nebo přímým uzavřením smlouvy zveřejnit v Úředním věstníku EU stanovené informace o připravované smlouvě či nabídkovém řízení.“

Jinými slovy, Ministerstvo dopravy na příslušném místě zveřejní notifikaci, ve které avizuje záměr o uzavření přímé smlouvy na dálkovou osobní železniční dopravu na konkrétní lince. Tuto notifikaci musí zveřejnit alespoň rok dopředu. Na základě toho se potom mohou se svojí nabídkou přihlásit i další zájemci, dodavatelé, kteří svou nabídku předloží. Příslušný úřad (v tomto případě Ministerstvo dopravy) se pak každou takovou nabídkou musí zabývat s tím, že je povinno vybrat tu nejlepší, avšak ne nezbytně tu s nejnižší nabídnutou cenou. Tímto způsobem tak bylo vytvořeno jakési šalamounské řešení, ve kterém dočasně vítězí všechny strany. Ministerstvo dopravy reálně provádí liberalizaci dopravy, k čemuž se zavázalo, alternativní dopravci mají možnost podat své nabídky a provoz na linkách reálně získat a současně se vyhnout situacím jako v roce 2012, kdy se podle Dolejšího (2018) do soutěže přihlásil pouze jediný zájemce a podle tehdy platných pravidel se tak musela soutěž zrušit.

V současné době je podle Sůry (2017) hlavní překážkou v soutěžení dopravců existence zákonné povinnosti Českých drah uznávat režijní jízdenky i desetitisícům lidí, kteří nejsou jejich zaměstnanci. To samozřejmě způsobí výpadek na straně příjmů oproti konkurenci, a tím dochází k jejich diskriminaci v soutěži, což se svým verdiktu potvrdil Úřad pro ochranu hospodářské soutěže. Nejdříve je však nutné provést úpravu tak, aby režijní jízdenky nebyly státním závazkem, ale zaměstnaneckým benefitem. To by ovšem v reálu znamenalo, že by si České dráhy mohly vybrat, na kterých tratích, v jaké míře, či zda vůbec budou režijní jízdenky uznávat. Jak ovšem trefně stojí v článku, před volbami není reálné, že by toto citlivé téma kdokoliv otevřel.

V souvislosti s tím v roce 2017 vydali soukromí dopravci Arriva, Leo Express a RegioJet společné prohlášení, ve kterém kritizují Ministerstvo dopravy, že nemá dlouhodobou koncepci, jak se zakázkami postupovat. Tím vytváří časový tlak, díky čemuž akutně hrozí, že dojde k masovému prodloužení smluv s Českými drahami na dotované dálkové linky bez soutěže i po roce 2019, kdy končí platnost většího množství smluv. (Sůra, 2017) Jak se však ukazuje nyní o dva roky později, tyto prognózy se nenaplnily, a i alternativní dopravci byli úspěšní.

Problém režijních jízdenek, a tedy hlavní překážka ve veřejném soutěžení dopravců, není vyřešen dodnes. Výše zmiňovaný a poměrně efektivní způsob přímého zadávání zakázek dodavateli bez soutěže, ale na základě notifikace obdržených a vyhodnocených (nejen cenovém, ale kvalitativním) nabídek od alternativních dopravců není trvalý. Podle závazku v Evropské Unii bude možné uzavírat přímé smlouvy s dopravci železniční dopravy pouze do roku 2023. Chtě-nechtě, vybírat dopravce v soutěži bude povinnost a problematiku režijních jízdenek bude někdo muset rozseknout.

V letech 2017 a 2018 Ministerstvo dopravy výše popsaným způsobem podalo notifikaci o záměru přímým zadáním uzavřít smlouvu o osobní dálkové železniční dopravě pro všechny dálkové tratě, u kterých končila k prosinci 2019 smlouva. Na základě toho následně proběhlo několik tzv. „rozstřelů“ v rámci kterých se přihlásily alternativní dopravy se svými nabídkami konkurujícími současné nabídce Českých drah. (ČT24, 2019) V rámci těchto rozstřelů (některé se začátkem trvání smlouvy dříve než v roce 2019 se uskutečnily již v minulosti), byli dopravci podle ČT24 (2019) pro dálkové linky vybráni přímým zadáním následovně:

Tabulka 4 Dálkové linky, pro které ministerstvo dopravy vybíralo dopravce tzv. tržním rozstřelem

Linka	Trasa linky	Trvání smlouvy	Dopravce
Ex2	Praha – Vsetín – Horní Lideč – Slovensko	2019–2028	České dráhy
R8	Brno – Bohumín	2019–2026	RegioJet
R13	Brno – Břeclav – Olomouc	2015–2025	České dráhy
R14A	Pardubice – Liberec	2018–2020	České dráhy
R18	Praha – Staré Město u Uherského Hradiště – Luhačovice	2019–2028	České dráhy
R21	Praha – Turnov – Tanvald	2019–2022	Arriva
R22	Kolín – Česká Lípa – Nový Bor	2019–2022	Arriva
R24	Praha – Kladno – Rakovník	2019–2022	Arriva
R25	Plzeň – Most	2016–2026	GW Train Regio
R26	Praha – Písek – České Budějovice	2019–2022	Arriva

Zdroj: ČT24 (2019)

Jak je patrné z tabulky 4, historického úspěchu v české dálkové osobní železniční dopravě se nově podařilo dosáhnout společností RegioJet, Arriva a již dříve společnosti GW Train Regio. Jak lze vyčíst z tabulky, v případě Arrivy se jedná o kontrakt na tři roky provozu, RegioJetu sedm let a jediné GW Train Regio má kontrakt na deset let. Z toho se dá usuzovat, že stát bude linky společnosti Arriva chtít znovu soutěžit, avšak konec současné smlouvy je ještě před rokem 2023, takže bude stále přicházet v úvahu přímé zadání.

U zbývajících 19 dálkových linek, u kterých Ministerstvo dopravy (potažmo stát) nemělo uzavřenou smlouvu, se rozhodlo postupovat cestou přímého zadání Českým drahám, bez konání

soutěží nebo „rozstřelů“, což oznámilo na své úřední desce. (MDČR, 2019c). Není to však z důvodu, že by se rozhodlo blokovat liberalizaci, ale nikdo jiný nepodal žádnou další nabídku. Alternativní dopravci jako by se tak zdánlivě vyčerpali svými úspěchy a novými závazky, čemuž se ovšem nelze divit. V podobném duchu se pro web ČT24 (2019) vyjádřil i mluvčí společnosti RegioJet Aleš Ondrůj: „čeho jsme měli zájem se účastnit, toho jsme se účastnili“. Z těchto vyjádření tak poměrně zřetelně vyplývá, že k žádné pomyslné křivdě nedošlo, dopravci informováni byli, avšak neměli o dané linky zájem. Následuje seznam linek s uvedením délky platnosti nového kontraktu, který uzavřelo Ministerstvo dopravy v přímém zadání Českým drahám bez alternativní nabídky konkurence:

Tabulka 5 Dálkové linky, o které neprojevíli alternativní dopravci zájem

Linka	Trasa linky	Délka uzavřeného kontaktu
Ex1	Ostrava – Mosty u Jablunkova – Slovensko/Petrovice u Karviné – Polsko	10 let (do roku 2029)
Ex3	Praha – Břeclav – Rakousko/Slovensko	10 let (do roku 2029)
Ex4	Rakousko/Slovensko – Břeclav – Bohumín – Polsko	10 let (do roku 2029)
Ex5	Praha – Děčín – Německo	10 let (do roku 2029)
Ex6	Praha – Plzeň – Cheb/Německo	5 let (do roku 2024)
Ex7	Praha – České Budějovice – Rakousko	6 let (do roku 2025)
R9	Praha – Havlíčkův Brod – Brno	2 roky (do roku 2021)
R10	Praha – Hradec Králové – Trutnov	2 roky (do roku 2021)
R11A	Plzeň – České Budějovice	6 let (do roku 2025)
R11B	Brno – České Budějovice	7 let (do roku 2026)
R12	Brno – Šumperk	8 let (do roku 2027)
R14B	Ústí nad Labem – Liberec	1 rok (do roku 2020)
R15	Praha – Ústí nad Labem – Cheb	10 let (do roku 2029)
R16	Praha – Plzeň – Klatovy	5 let (do roku 2024)
R17	Praha – Tábor – České Budějovice	6 let (do roku 2025)
R19	Praha – Česká Třebová – Brno	10 let (do roku 2029)
R20	Praha – Děčín	10 let (do roku 2029)
R23	Ústí nad Labem – Kolín	2 roky (do roku 2021)
R27	Ostrava – Opava – Olomouc	1 rok (do roku 2020)

Zdroj: ČT24 (2019)

Jak dále popisuje web ČT24 (2019), některé linky, které byly žhavými adepty na vysoutěžení, byly přiděleny Českým drahám na dobu dalších 10 let. Takovým případem jsou například rychlíky z Prahy do Děčína a z Prahy přes Ústí nad Labem do Chebu. Naopak, jak vyplývá z tabulky 5, některé linky budou České dráhy provozovat jen krátce. Pět z nich jim bylo přidělení přímým zadáním na maximálně dva roky. Podle webu ČT24 (2019) chce jejich dopravce na dlouhodobý provoz v dohledné době vysoutěžit. Jak dále uvádí, to odpovídá harmonogramu soutěží české dálkové železniční dopravy, který schválila vláda v roce 2017. Výše zmíněných 5 linek, tedy Ústí nad Labem – Liberec, Olomouc – Opava – Ostrava, Praha – Havlíčkův Brod – Brno, Praha – Trutnov a Kolín – Ústí nad Labem, by se měly podle harmonogramu soutěžit nejdříve. K tomu navíc ještě rychlíky na trase Pardubice – Liberec, na které však České dráhy dostaly smlouvu již dříve. Záměrem je, aby na nich vybraný vítězný dopravce mohl začít jezdit do prosince 2020, resp. 2021.

3.5 Otevírání železničního trhu v regionální dopravě

Jak bylo vysvětleno dříve, kromě Ministerstva dopravy, které objednává dálkové a z hlediska celé země páteřní linky protínající více krajů v závazku veřejné služby, tedy dotuje na daných trasách prokazatelnou ztrátu, jsou od roku 2003 jsou objednateli regionálně významné dopravy kraje a obce (v samostatné působnosti). Kromě regionálních vlaků a autobusů se v závazku veřejné služby objednává také městská hromadná doprava.

Tato práce bude nadále věnována zejména regionální železniční dopravě, kterou dotují ze svého rozpočtu kraje.

3.5.1 Vývoj před rokem 2003

Úplné počátky liberalizace české železnice, ačkoliv tomu tak v té době, kdy železniční dopravní cesta patřila monopolnímu železničnímu dopravci České dráhy, státní organizaci, tak tomu dost možná nikdo neříkal. Představa, že by se na českých tratích objevil komerční dopravce, byla jen velmi mlhavá a těžko dnes soudit, zda pro obyčejného člověka po pádu komunistického režimu představitelná či žádaná.

Přesto už v polovině devadesátých let první k převedení státního majetku do soukromých rukou došlo. Nejednalo se ale o snahu získat zakázky od státu na provoz na železnici, ale spíše o drobnky, o které neměly České dráhy, státní organizace zájem. Těmito dráhami byla úzkokolejka dnes patřící Jindřichohradeckým místním dráhám nebo několik příhraničních lokálek, na kterých jezdily dceřiné společnosti Viamont a OKD. Po povodních v roce 2007 k nim navíc přibyla trať z Šumperka do Koutů nad Desnou, na které provoz převzala společnost Železnice Desná, za kterou stálo sdružení obcí, které se nechtěly smířit s rozhodnutím státních drah neopravovat povodněmi poškozenou trať. (Dolejší, 2018)

3.5.2 Vývoj otevírání regionálního železničního trhu v roce 2003

Zlom nastal v již dříve zmiňovaném roce 2003. Je dobré připomenout, že došlo k faktickému zrušení tehdy neotřesitelně monopolní železniční společnosti České dráhy, státní organizace a její rozdělení na státní Správu železniční dopravní cesty, dopravce České dráhy akciová společnost a

také Drážní inspekci. Tento akt byl přímý předchůdce zcela zásadní změny ve financování veřejné dopravy. Do té doby totiž veřejnou železniční dopravu dotoval jednotně za celou Českou republiku stát. Nově došlo k rozdělení financování na dálkové linky celostátního významu a regionální linky, jejichž financování dostaly do kompetence kraje. Tím tedy došlo k rozdělení jednoho velkého molochu a také převedení práva rozhodovat, kdy, kam a jak často mají vlaky jezdit na kraje, na druhou stranu za to také musely platit, takže si mohly dopravce vybírat, klást požadavky a vyjednávat podmínky. (Dolejší, 2018)

3.5.3 Vývoj otevírání regionálního železničního trhu mezi lety 2005 – 2010

Nové příležitosti se jako první ujal Karlovarský kraj v roce 2005, kdy vyhlásil soutěž na výběr dopravce na trať mezi Karlovými Vary a Mariánskými Lázněmi. A v této první soutěži hned vyhrál alternativní dopravce Viamont. Ten se v soutěži na zakázku trvající v období 2006 – 2010 střetl s dalšími dvěma dopravci, účastnily se ještě České dráhy a Railtrans. S Viamontem už měl Karlovarský kraj zkušenost od 90. let z trati Sokolov – Kraslice a s cenou 25,6 milionu korun za rok se tedy stal prvním vysoutěženým alternativním dopravcem na české železnici. (Dolejší, 2018)

Kromě uspořené peněz oproti původnímu systému přinesl nový dopravce také další pozitiva, a to nasazení v té době v Česku nevídaných nízkopodlažních vozů RegioSprinter, které si pronajal v Německu. Oproti motorovým vozům 810, které na trati nasazovaly České dráhy, to byl obrovský skok kupředu. (Dolejší, 2018)

Hned první soutěž ovšem ukázala, že vše nepůjde tak hladce, jak si možná tehdy kompetentní osoby představovaly. Soutěž totiž vyhlásil Karlovarský kraj pozdě, a tak se k vyhlášení vítězů dostal až v listopadu 2005. Plánovaný nástup vysoutěženého dopravce na trať v lednu 2006 byl tak mimo realitu. Kromě toho, že měl reálně měsíc na to připravit pro provoz sebe interně (zajistit vlaky, stroje, personál, administrativu apod.), neměl možnost získat kapacitu dráhy pro svůj provoz. Tu měly už tou dobou samozřejmě přiděleny České dráhy, a tak došlo ke zpoždění nástupu Viamontu s odklady nakonec o celý rok. Na trať se dostaly až při pravidelné změně jízdních řádů v prosinci 2006. (Dolejší, 2018)

Jeho končící kontrakt v roce 2009 Karlovarský kraj bez soutěže prodloužil o dalších 10 let (stejně jako všechny ostatní smlouvy na železniční dopravu), takže stejná společnost, ač dnes pod názvem GW Train Regio, jezdí na této trati dodnes. Tento případ je tedy důkazem, že i soukromý dopravce je schopný spolehlivě zastat dopravu v závazku veřejné služby. (GW TR, 2019)

I přes neoddiskutovatelné přínosy, které soutěžení pro cestující mělo, se v soutěžích aktivně nepokračovalo. Karlovarský kraj vypsal ještě tři další tendry, ze kterých dva dovedl do konce, konkrétně na trati Cheb – Hranice v Čechách a Cheb – Luby u Chebu. Obě soutěže vyhrály České dráhy v té době s novými (resp. nově přestavěnými starými vozy 810) Regionova. (Dolejší, 2018)

V příštích letech se o nových tendrech na regionální železniční dopravu mluvilo, ale k žádnému novému kontraktu nedošlo. První pokus Libereckého kraje skončil nezdarem, protože dopravci předložené ceny za provoz nových moderních vlaků byly natolik vysoké, že kraj raději soutěž zrušil. I přes tento nezdařený pokus Liberecký kraj na aktivitu v této oblasti nezanevřel a v roce 2008 vyhlásil soutěž na mezistátní železnici z Liberce do Rybníště, jejíž trať vede přes německé

město Žitava. Tato soutěž byla význačná tím, že se do ní nepřihlášily České dráhy, a to ani v kooperaci s německým Deutsche Bahn, se kterým jinak běžně spolupracují na mezistátních expresech a dalších spojích. To se dá zřejmě přikládat tomu, že se do soutěže Deutsche Bahn přihlásil samostatně. (Dolejší, 2018) Tuto soutěž vyhrála společnost Vogtlandbahn, která do desetiletého kontraktu (2010 – 2019) vstoupila s vlaky pod obchodní značkou Trilex. (Trilex, 2019)

Kromě výše popsané soutěže Liberecký kraj vyhlásil ještě jednu soutěž, a to na soubor tzv. Jizerohorskou železnici, do které spadalo 111 kilometrů kolejí na tratích z Liberce do Harrachova, přes Frýdlant do Černous a Jindřichovic pod Smrkem a odbočných tratí Smržovka – Josefův Důl a Raspenava – Bílý Potok. V této soutěži vybíral kraj ze tří uchazečů, dopravců České dráhy, Viamont a Arriva. Tuto soutěž vyhrály České dráhy s cenou 105 Kč/km. I přes setrvání stávajícího národního dopravce na dráze přece jenom cestující pocítili změnu. Staré motorové vozy 810 nahradily nové, nízkopodlažní a klimatizované vozy Regioshuttle. (Dolejší, 2018)

V roce 2009 se k vyhlášení soutěže poprvé odhodlal také Plzeňský kraj, když vypsali tendr na trať z Plzně do Domažlic s odbočkou do Heřmanovy Hutě a trať Plzeň – Blatno. Tendr se ale do konce dotáhnout nepodařilo, protože po dvou měsících byl zrušen. Majitel Student Agency (dnes RegioJet) Radim Jančura tehdy do médií uvedl (Dolejší, 2018): „*ČD na Plzeňský kraj tlačily, aby byl tendr zrušen. My jsme dali nižší cenu a nové moderní soupravy, které na české železnici nikdy nejezdily.*“ Kraj důvod zrušení tendru tehdy přesně nevysvětlil, v tiskové zprávě pouze uvedl, že: „*rozhodnutí koresponduje s usnesením vlády 1132/2009 a memorandumem mezi kraji a ministerstvy financí a dopravy.*“ (Dolejší, 2018) Toto memorandum již bylo přiblíženo dříve v této práci, je vhodné připomenout, že vzniklo v době, kdy hrozilo hromadné rušení regionálních tratí, které kraje nebyly schopné ze svých rozpočtů ufinancovat. V Memorandu se stát s kraji domluvil na dodatečném rozdělení 2,6 miliardy korun, valorizované s postupem času, které kraje použijí k úhradám prokázaných nákladů dopravcům objednaným v rámci veřejné služby. Současně bylo vyžadováno, aby kraje uzavíraly dlouhodobé smlouvy (na 10 let), což nebylo zvykem. Jak se domnívá Dolejší (2018), ze sdělení Plzeňského kraje tedy vyplývalo, že se obával, že by tendr nestihl včas uzavřít.

3.5.4 Vývoj otevírání regionálního železničního trhu mezi lety 2010 – 2017

Čtyři roky trvala příprava tendru pořádaného Jihočeským krajem, kde na jejím počátku proběhla v červnu roku 2010 prezentační jízda jednotkou Siemens-Desiro v barvách společnosti RegioJet u příležitosti setkání dopravce, zástupců objednatele a novinářů na trase z Českých Budějovic do Českého Krumlova. (Šimek, 2010) V roce 2014 pak proběhlo samotné vyhlášení soutěže na soubor známých jako šumavské lokálky. Jedná se o tratě z Českých Budějovic a Číčenic do Černého Kříže a Nového Údolí a ze Strakonice do Volar včetně atraktivního úseku České Budějovice – Český Krumlov. Do soutěže se přihlášily tři dopravci – Česká dráhy, GW Train Regio (bývalý Viamont) a Arriva. (Dolejší, 2018) Překvapivě se nakonec nepřihlásil RegioJet, který se nepřihlásil, podobně jako některé další firmy, z důvodu, že zadávací podmínky byly příliš přísné a komplikované. (Idnes.cz, 2014). V březnu 2015 se stal vítězem soutěže GW Train Regio. Proti tomu se však ohradily České dráhy u antimonopolního úřadu s argumentem, že vítězná cena je příliš nízká. Antimonopolní úřad dal Českým drahám za pravdu a soutěž zrušil. Ovšem kraj si

nechal zpracovat analýzu nabídkové ceny, znovu posoudil všechny nabídky, a nakonec vybral téhož vítěze, který vzešel z původní soutěže, tedy GW Train Regio. Celý proces se tím ale značně protáhl, což vyústilo v závěr, že Jihočeský kraj mohl uzavřít s dopravcem smlouvu až na podzim 2016, tedy dva roky po původním vyhlášení vítěze soutěže. Na koleje se tak GW Train Regio dostal až při pravidelné změně jízdních řádů, v prosinci 2017. (Dolejší, 2018) Celý proces výběru dopravce tak od původního záměru po vyjetí na koleje trval více než 7 let, což se považuje za tristní výsledek.

3.5.5 Aktuální vývoj regionálního železničního trhu v letech 2018 – srpen 2019

V letech 2017 a 2018 probíhala zatím nejbujarejší soutěživost mezi všemi železničními dopravci na českém trhu. Jak již bylo zmíněno, na velké části rychlíkových dálkových i regionálních tratích končila Českým drahám smlouva, a tak řada krajů využila příležitosti a prostřednictvím oslovení dopravců před přímým zadáním se pokusila najít nabídku zvyšující standard služeb a snižující cenu za ujetý kilometr.

V soutěžení pokračoval Jihočeský kraj, který ohlásil soutěž na osm elektrizovaných tratí. Jihomoravský kraj pořádal soutěž na krátkodobou zakázku pro roky 2020 – 2022, v rámci které hledal jednoho dopravce plošně pro celý kraj po tuto dobu. (Dolejší, 2018) Nepřekvapivě se mu přihlásil jediný zájemce, tedy České dráhy. Jihomoravský kraj totiž chystá v České republice nevídanou strategii, a to nákup nových vlaků na svoje náklady, do kterých následně bude hledat dopravce, kterému by je pronajal. Tento model má začít fungovat právě od roku 2023. (Dolejší, 2018)

V Ústeckém kraji se v regionální dopravě zadařilo společnosti RegioJet, která uspěla v poptávkovém řízení na provoz šesti tratí od prosince 2019 na 10 let v objemu 1,005 milionu kilometrů ročně za cenu 149 milionů korun ročně. V soutěži se střetl RegioJet s Českými Drahami, Arrivou a Leo Expressem. Ústecký kraj poptával nové elektrické jednotky, které by měly nahradit stávající dieselové Regionovy. (Sůra, 2018)

Pardubický kraj oslovil v rámci tržních konzultací České dráhy, RegioJet a Leo Express. Měl zájem o uzavření desetiletého kontraktu. Původní nabídku na všechny vypsane linky nakonec Leo Express omezil jen na jedinou linku, ve zbytku vyklidil pole Českým drahám, které se zavázaly podle požadavků kraje modernizovat vozový park, což ale samozřejmě ve finále zaplatí právě Pardubický kraj na vyšších kompenzacích provozní ztráty. V této soutěži RegioJet nabídku nepodal vůbec. (Cafourek, 2018)

Zlínský kraj se také chystal na velkou obměnu dopravců ve svém kraji. Balík železničních tratí rozdělil do tří souborů. O ně se ucházeli čtyři dopravci: České dráhy, RegioJet, Arriva a Leo Express. Pokud by v otevřených výběrových řízeních uspěly v každém souboru jen soukromí dopravci, mohla nastat situace, že v jednom kraji budou působit všichni čtyři současně. (Cafourek, 2018) Mezi úspěšné uchazeče se ve finále zařadily České dráhy, které uhájily dva provozní soubory ze tří, přičemž třetí dostala pod svá křídla Arriva. Celkově se bude jednat o 1,869 milionů kilometrů ročně za cenu 165,95 Kč/km. Pro provoz na této trati si Arriva bude pronajímat od Leo Expressu (Sůra, 2019) do doby, dokud neodkoupí od své mateřské společnosti Deutsche Bahn

dostatečný počet postarších motorových jednotek, které budou ještě procházet rekonstrukcí. (Libiger, 2019)

Svoji poptávku zveřejnil také Plzeňský kraj. Jednalo se o trať Beroun – Klatovy se smlouvou po dobu 15 let v hodnotě asi čtyř miliard korun. Podmínky nastavil tak, že dopravce bude muset jezdit novými nízkopodlažními elektrickými jednotkami. Současně má být smlouva postavena tak, že dopravce bude garantovat výši nákladů a tržby z prodeje jízdenek budou příjmem kraje. Mělo se tak jednat o tzv. brutto smlouvu. (Sůra, 2018b) Jak se ukázalo v prosinci, v soutěži však zůstaly jen České dráhy, které nabídly astronomickou sumu 300 Kč/km. I přes fakt, že se má jednat o brutto smlouvu, si rada Plzeňského kraje stanovila podmínku, že cena nesmí překročit sazbu 216 Kč/km, jinak soutěž zruší. I tak by šlo o jednu z nejvyšších částek v závazkové železniční dopravě. Kromě Českých drah se přihlásil jen RegioJet, podle Sůry (2018b) ale jeho účast vypadala spíš symbolicky, aby se neřeklo, že se nepřihlásil. Někteří dopravci navíc podmínky plzeňské soutěže kritizovali a v důsledku toho se také nepřihlásili. Jednou z podmínek bylo, že kraj požadoval, aby se dopravci snažili získat na nákup vlaků dotaci, o jejíž výši by se následně snížila platba kraje. Za nezískání dotace však kraj hrozil pokutou až 100 milionů korun. Podmínkou zisku samotné dotace však bylo, že dopravce musí nové vlaky vysoutěžit, ale ten neznal jejich cenu. Celá situace byla příliš komplikovaná, a tak Plzeňský kraj svým přístupem přišel o možnost nasadit alternativního dopravce. V důsledku je tak jeho situace obdobná té v Jihočeském kraji, kde jim jako jediný partner k jednání zbyly České dráhy, které se hlásí s cenou pro kraj příliš vysokou. (Sůra, 2018c) Situace v Plzni však dopadla, alespoň podle jejich vyjádření, k jejich spokojenosti. Podle článku uveřejněného na webu plzensky-kraj.cz budou od roku 2021 jezdit nové vlaky vybavené moderními technologiemi, pohodlnými sedačkami a wifi. Soutěž vyhrály České dráhy za cenu 219,50 Kč/km. Jedná se o brutto cenu, protože jak bylo zmíněno výše, kraj na sebe nakonec skutečně převzal riziko výše tržeb z jízdného. (Zeithaml, 2019)

3.6 Působnost alternativních dopravců v roce 2020 na české železnici

Pro přehled následuje seznam linek, na kterých budou od prosince 2019 zajišťovat dopravu alternativní dopravci (tj. kromě ČD) (Dolejší, 2018):

3.6.1 Arriva

- dálková doprava:
 - linky R21–R24, R26
- regionální doprava:
 - Liberecký kraj:
 - Liberec – Stará Paka
 - Středočeský kraj a Praha:
 - Praha – Roztoky u Prahy
 - Zlínský kraj:
 - Frenštát pod Radhoštěm – Vsetín – Býlnice

- Uherské Hradiště – Bynnice
- Újezdec u Luhačovic – Luhačovice

3.6.2 AŽD

- regionální doprava:
 - Ústecký kraj:
 - Lovosice–Most

3.6.3 GW Train Regio

- dálková doprava:
 - linka R25
- regionální doprava:
 - Jihočeský kraj:
 - Č. Budějovice – Černý Kříž
 - Číčenice – Nové Údolí
 - Strakonice–Volary
 - Moravskoslezský kraj:
 - Milotice nad Opavou – Vrbno pod Pradědem
 - Karlovarský kraj:
 - Karlovy Vary – Mariánské Lázně
 - Sokolov – Kraslice
 - Královéhradecký kraj:
 - Trutnov – Svoboda nad Úpou
 - sezonní vlaky z Trutnova a z Adršpachu do Polska

3.6.4 KŽC Doprava

- regionální doprava:
 - Středočeský kraj a Praha:
 - Praha Masarykovo n. – Praha-Čakovice
 - Čelákovice–Mochov

3.6.5 Die Länderbahn

- regionální doprava:
 - Ústecký a Středočeský kraj:
 - Lužná u Rakovníka – Jirkov
 - Chomutov – Vejprty
 - Most – Louny – Rakovník
 - Liberec – Zittau – Rybníště

3.6.6 Leo Express

- regionální doprava:
 - Pardubický a Olomoucký kraj:
 - Ústí nad Orlicí – Lichkov

- Lichkov – Mlýnický Dvůr
- Dolní Lipka – Hanušovice
- Zlínský kraj:
 - jako subdodavatel pro Arrivu

3.6.7 RegioJet

- dálková doprava:
 - linka R8
- regionální doprava:
 - Ústecký kraj:
 - Ústí nad Labem – V. Březno – Děčín
 - Ústí nad Labem – Úpořiny – Bílina
 - Most – Žatec
 - část spojů Most–Bílina
 - Teplice–Litvínov
 - Ústí n. L. – Štětí

3.7 Dopravci s oprávněním na provozování drážní dopravy v ČR

Podle seznamu publikovaného SŽDC (2019b) (Příloha č.1) mělo k 3.7.2019 oprávnění k provozování drážní dopravy na celostátní dráze a regionálních dráhách dohromady 105 společností. Jak je patrné z tabulky č.6, většina těchto společností vlastnila licenci na nákladní dopravu a menší část vlastnila licenci jak na nákladní, tak na osobní dopravu. Naopak žádná ze společností nevlastnila pouze licenci na osobní dopravu.

Tabulka 6 Počet společností s licenci na železniční dopravu

Počet společností s licenci na osobní i nákladní dopravu	Počet společností vlastníci licenci jen na nákladní dopravu
27	78

Zdroj: Vlastní zpracování

I přes vysoký počet udělených licencí pro provoz drážní dopravy, se na celkovém objemu výkonů v nákladní i osobní dopravě podílí pouze zlomek společností. Jak uvádí SŽDC (2019), tak zdaleka největší podíl na nákladní železniční dopravě za období leden – červen 2019 měla společnost ČD Cargo, a.s., a to ve výši 62,11 % vlkm. Na pomyslném druhém místě se svými výkony umístila společnost Advanced World Transport, a.s. 6,02% podílem na celkových vlkm. Podíl dalších dopravců je zobrazený v následující tabulce 7:

Tabulka 7 Podíl dopravců na objemu nákladní železniční dopravy za období leden–červen 2019

Období	Dopravce	vlkm
LEDEN-ČERVEN 2019	ČD Cargo, a.s.	62,11%
	Advanced World Transport a.s.	6,02%
	METRANS Rail s.r.o.	5,25%
	IDS CARGO a.s.	3,89%
	UNIPETROL DOPRAVA, s.r.o.	3,26%
	Rail Cargo Carrier - Czech Republic s.r.	2,32%
	CER Slovakia a. s.	1,33%
	SD - Kolejová doprava, a.s.	1,19%
	PKP CARGO SPÓŁKA AKCYJNA	1,15%
	Ostatní	13,48%

Zdroj: SŽDC (2019d)

V osobní dopravě je podle dat zveřejněných SŽDC (2019) rozdíl v podílu na celkovém počtu vlkm mezi jednotlivými dopravci drtivější. Více než devět z deseti vlakokilometrů zrealizovala za první pololetí roku 2019 společnost České dráhy, a.s., a to konkrétně 91,26 %. Nejbližším pronásledovatelem byla společnost RegioJet a.s. působící na celostátních tratích s podílem 3,98 % a společností GW Train Regio a.s. působící převážně na regionálních tratích s podílem 1,87 % na celkových dopravních výkonech. Celkové rozložení dopravních výkonů v osobní dopravě zobrazuje tabulka 8:

Tabulka 8 Podíl dopravců na objemu osobní železniční dopravy za období leden–červen 2019

Období	Dopravce	vlkm
LEDEN-ČERVEN 2019	České dráhy, a.s.	91,26%
	RegioJet a.s.	3,98%
	GW Train Regio a.s.	1,87%
	Leo Express s.r.o.	1,72%
	ARRIVA vlaky s.r.o.	0,55%
	Die Länderbahn GmbH DLB	0,28%
	KŽC Doprava, s.r.o.	0,19%
	Vogtlandbahn GmbH	0,06%
	Railway Capital a.s.	0,03%
	Ostatní	0,05%

Zdroj: SŽDC (2019d)

3.8 Dopravci působící v osobní železniční dopravě

Licenci opravňující provozovat osobní drážní dopravu, k 3.7.2019 vlastnilo celkem 27 společností. Država této licence je základním předpokladem dalšího postupu liberalizace železniční dopravy v ČR v podobě vstupu nových dopravců na trh. Ne každá taková společnost však reálně provozuje pravidelnou nebo nepravidelnou osobní dopravu. Následuje jejich detailnější popis ve stavu před změnami, které proběhnou v prosinci 2019:

3.8.1 Advanced World Transport, a.s.

Jak uvádí Advanced World Transport, a.s. (AWT) na svých webových stránkách, společnost „patří k nejvýznamnějším poskytovatelům služeb nákladní železniční dopravy v Evropě. Poskytuje

komplexní řešení především velkým průmyslovým podnikům ve střední a východní Evropě s důrazem na přepravu těžkých komodit – uhlí, oceli, stavebních materiálů nebo produktů automobilového, potravinářského a chemického průmyslu.“ (AWT, 2019)

AWT vlastní rozsáhlý vozový park čítající více než 150 lokomotiv a 4 500 vozů pro vlastní potřeby nebo pronájem. Dále samostatně provozuje více než 60 železničních vleček (je jedním z 6 provozovatelů vlastní dráhy v ČR (SŽDC, 2019c)) a vlastní přes 330 km. (AWT, 2019)

Dopravce AWT dříve provozoval pravidelnou linku na trati 313 mezi stanicemi Milotice nad Opavou – Vrbno pod Pradědem ještě pod původním názvem OKD, doprava, avšak od roku 2010 na trati působí dopravce GW Train Regio, a.s. Od té doby AWT neprovozuje žádnou pravidelnou osobní železniční dopravu.

3.8.2 Arriva vlaky s.r.o.

Arriva se na svých webových stránkách popisuje následovně (Arriva, 2019):

„Arriva je jednou z největších dopravních společností v Evropě, která ve 14 evropských zemích zaměstnává přes 60 000 lidí a ročně přepraví více než 2,4 miliardy cestujících. Od roku 2010 je součástí koncernu Deutsche Bahn.“

Z pohledu Mazala (2018) je Arriva vlaky s.r.o. v Česku vlastněna společností Arriva Transport Česká republika a.s., která spadá pod německý gigant Deutsche Bahn. Společnost Arriva vlaky s.r.o. (dále Arriva) se dlouhodobě uchází o provozování železnice v závazku veřejné služby. Největší historickou zajímavostí je na českém trhu unikátní jev, že Arriva již od roku 2013 sbírá zkušenosti na vlastní komerční riziko (za peníze své obří matky), aby dokázala, že je provozování železnice schopná. V roce 2013 na necelý rok provozovala nedotované spoje z Prahy do Kralup nad Vltavou, v tomtéž roce však skončila. Významnější je tak další regionální spoj provozovaný na vlastní riziko, a to od roku 2016 stále fungující linka Praha – Benešov u Prahy, kde jezdí 8 párů vlaků denně. Nepříjemností pro Arrivu i cestující je fakt, že se tuto linku nepodařilo integrovat do Pražské integrované dopravy.

Jak se Arrivě dařilo na této trase není dohledatelné, ale se započtením i jejich aktivit na trase Praha – Nitra byly v poměrně přijatelné ztrátě 6,7 milionů korun při tržbách 56,4 milionů. (Sůra, 2018d)

V předchozím odstavci zmiňovanou linku mezi Prahou a Nitrou vedoucí málo využívaným traťovým úsekem přes Vlárský průsmyk provozuje Arriva od roku 2016. I na této trase využívá postarší motorové vozy řady 628.2, kterou získala od své mateřské Deutsche Bahn. I přes rekonstrukci, kterou souprava prošla (obnova interiéru, sedadel apod.) (Mazal, 2018), vypadá svým zjevem regionální motoráček na mezinárodní trase vedle Pendolina, RegioJetu, Leo Expressu a dalších až neuvěřitelně či vtipně. Evidentně však svůj přínos má, prázdné tyto vlaky nejezdí. Na trati jezdí *„devět spojů týdně v každém směru, v komfortu 1. třídy s palubními službami, které od komfortního dálkového spoje očekáváte“*, uvádí Arriva (2019b).

3.8.3 AŽD Praha s.r.o.

„AŽD Praha je významným ryze českým dodavatelem a výrobcem zabezpečovací, telekomunikační, informační a automatizační techniky, zejména se zaměřením na oblast kolejové a silniční dopravy včetně telematiky a dalších technologií. Společnost zajišťuje výzkum, vývoj, projektování, výrobu, montáž, rekonstrukce a servis zařízení, systémů i investičních celků v těchto hlavních oblastech: železniční doprava; provoz metra a závodová doprava; oblast telekomunikačních, informačních a radiových systémů; telematické aplikace; silniční, signalizační a parkovištní systémy; nové telefonní a rozhlasové systémy pro řízení železniční dopravy a pro informování cestujících.“ (AŽD, 2019)

Jak uvádí AŽD (2019), mezi jejich nejvýznamnější projekty patří modernizace železničních koridorů a tratí, moderních zabezpečovacích zařízení, signalizačních zařízení v silniční dopravě a další.

V osobní železniční dopravě se společnost angažuje na trati Lovosice – Most (tzv. „Švestková dráha“), která je součástí integrované dopravy Ústeckého kraje pod označením Linka T4. Zajímavostí této trati je, že společnost AŽD není jen dopravcem na ni působícím, ale také provozovatelem a vlastníkem dráhy. Trať je tak jednou z mála výjimečných, která nepatří pod SŽDC. Jak AŽD (2019) uvádí v sekci historie, v roce 2014 byla Správou železniční dopravní cesty označeno za nepotřebnou, a tak ji v roce 2016 koupilo AŽD s plánem na ni vybudovat nejmodernější lokálku v Evropě prostřednictvím vlastních

technologií, které si chce AŽD na této trati testovat.

Obrázek 2 Trasa Švestkové dráhy operována dopravce AŽD



Zdroj: AŽD (2019b)

Kromě sezonního turistického víkendového provozu začne AŽD od prosince 2019 provozovat také obnovený pravidelný provoz objednaný Ústeckým krajem. (AŽD, 2019b)

3.8.4 CityRail a.s.

Společnost CityRail a.s. je držitelem licence na osobní i nákladní dopravu. Z veřejně dostupných zdrojů se však nedá dohledat žádná aktivita, kterou by společnost vykonávala, nemá ani vlastní webové stránky. Neprovozuje žádnou trať a podle statistiky dopravních výkonů se zdá, že nevykonává přepravní činnost. (SŽDC, 2019d)

3.8.5 ČD Cargo, a.s.

Podle informací, které ČD Cargo a.s. uvádí na svých webových stránkách (2019), společnost „vznikla jako dceřiná společnost Českých drah, a.s. dne 1. prosince 2007, a to vkladem části nákladní dopravy ČD, a.s.“. (ČD Cargo, 2019) Jak dále uvádějí, objemem přepraveného zboží patří mezi pět největších železničních dopravců v EU. K dispozici má více než 900 lokomotiv, a to jak elektrických, tak motorových.

I přes vlastnictví licence na osobní drážní dopravu, ČD Cargo a.s. v současné době na žádné trati veřejnou osobní dopravu neprovozuje.

3.8.6 České dráhy, a.s.

České dráhy, a.s., člen skupiny České dráhy, jsou tradičním historickým dominantním a donedávna také prakticky monopolním dopravcem v železniční dopravě. Jak uvádí ve své výroční zprávě (2018), v roce 2018 přepravila 179,2 milionů cestujících (meziročně o 2,26 % více) s dopravním výkonem 123,6 milionů kilometrů. Tento výkon odvedla prostřednictvím svých 293 elektrických lokomotiv, 309 elektrických jednotek, 215 motorových lokomotiv, 696 motorových vozů a jednotek a 2 210 osobních vozů. (České dráhy, 2018) Je tak skutečným gigantem mezi všemi konkurenty. I přes vysoké výkonové objemy skončilo hospodaření Českých drah v oblasti osobní dopravy ve ztrátě 230 milionů korun. Na celkovém zisku skupiny České dráhy, a.s. ve výši 1,2 miliardy korun za rok 2018 se podílela nákladní

doprava (663 milionů korun), správa majetku (262 milionů korun) a ostatní (798 milionů korun).

Jak dále České dráhy (2018) uvádí v návaznosti liberalizace železniční dopravy ve své výroční zprávě: „*Od prosince 2019 tak mohou ČD zajišťovat závazek veřejné služby v železniční přepravě osob v objemu dosahujícím až 82 mil. vlkm ročně. Tento mírný pokles oproti roku 2018, který představuje přibližně 4 % celkového rozsahu zajišťovaných dopravních výkonů, je způsoben pokračující liberalizací trhu veřejné železniční osobní dopravy.*“

Je tedy zřejmé, že i jako dominantní dopravce musí aktivně reagovat na otevírající se trh osobní železniční dopravy, pokud si chce udržet vysoké dopravní výkony. Jak dále stojí ve výroční zprávě, tento cíl se daří naplňovat: „*ČD jsou tak v oblasti zajišťování budoucích dopravních výkonů veřejné regionální dopravy úspěšné, i přes pokračující liberalizaci trhu se očekává v roce 2020 a v letech následujících zajišťování více než 95 % celkového rozsahu dopravních výkonů roku 2019.*“ (České dráhy, 2018).

3.8.7 Česká západní dráha s.r.o.

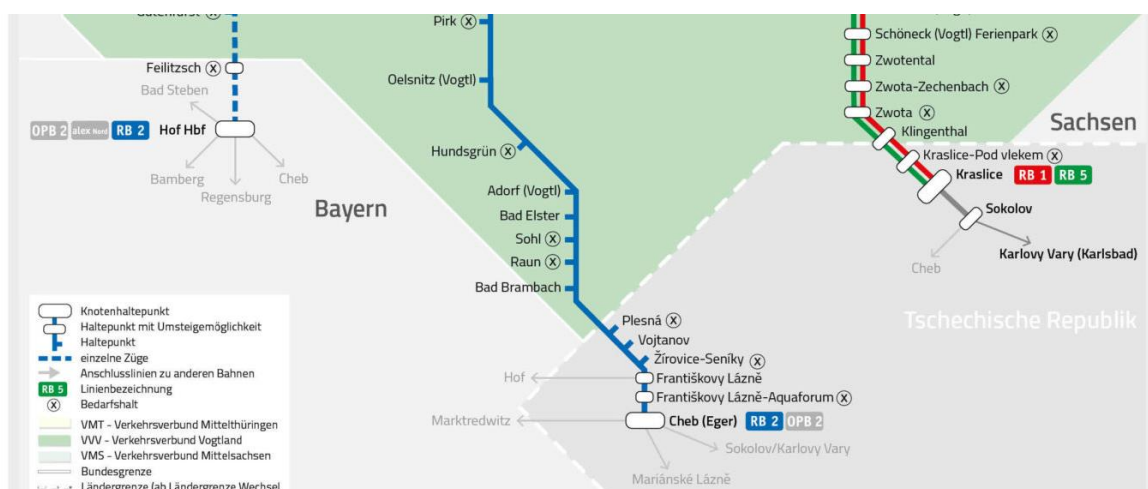
Z veřejně dostupných zdrojů není zřejmé, čím se společnost Česká západní dráha s.r.o. zabývá. Pravděpodobně tedy neprovozuje veřejnou osobní dopravu i přes vlastnictví potřebné licence. Mezi touto společností a SŽDC však existuje smlouva z 29.3.2019 „o provozování drážní dopravy na celostátní dráze a regionálních drahách“. (Hlídač státu, 2019)

3.8.8 Die Länderbahn GmbH DLB

Länderbahn je soukromá německá dopravní společnost provozující osobní železniční dopravu na území Německa a České republiky. Jak dále uvádí na svých stránkách, jejími produkty (sesterskými společnostmi, resp. jakýmisi podřízenými dopravci) jsou obchodní značky Alex, Oberpfalzbahn, Trilex, Vogtlandbahn, Vlexx, Waldbahn a Berchtesgadener Land Bahn. (Die Länderbahn, 2019)

V rámci České republiky je aktuálně možné se setkat se třemi těmito obchodními značkami či dopravci. Alex v kooperaci s Českými drahami na trase mezi Prahou a Mnichovem, na našem území je tedy vlak veden a provozován Českými drahami. Dále Vogtlandbahn operujícím podle schématu na obrázku 3 částečně v karlovarském kraji, se svými spoji pravidelně končícími ve stanici Kraslice a Cheb, s některými spoji vedenými až do Karlových Varů. Na druhé straně je možné z Karlových Varů dojet do německého města Zwickau (Die Länderbahn, 2019b)

Obrázek 3 Schéma trasy dopravce Vogtlandbahn v Karlovarském kraji



Zdroj: Die Länderbahn (2019b)

Třetím a největším zástupcem této německé společnosti co se týče zastoupení v české regionální dopravě je dopravce pod obchodním značkou Trilex, který je dopravcem na lince L7 Integrovaného dopravního systému Libereckého kraje. Tato linka začíná v českém městě Rybníště, dále se přes Německé město Zittau vrací zpět do Čech až do Liberce. (Die Länderbahn, 2019c) Schéma linky je vidět na následujícím obrázku:

Obrázek 4 Působnost dopravce Trilex v českém pohraničí



Zdroj: (Die Länderbahn, 2019c)

3.8.9 GW Train Regio a.s.

GW Train Regio a.s. je český železniční dopravce se sídlem v Ústí nad Labem. Podle sekce historie na svých stránkách se její historie datuje až do roku 1992, kde byla založena společnost VIAMONT s.r.o., která následně začala provozovat pravidelnou osobní železniční dopravu na pronajaté trati č. 045 mezi Trutnovem a Svobodou nad Úpou. (GW TR, 2019b) Následoval dlouhý a poměrně komplikovaný vývoj až do současné podoby. GW Train Regio má mezi soukromými dopravci druhý největší podíl na výkonech osobní železniční dopravy. Vzhledem ke své v režimu veřejné služby geograficky po celé republice, má svou činnost rozdělenou do tzv. středisek, jak ilustruje následující mapa:

Obrázek 5 Působnost GW Train Regio v rámci ČR



Zdroj: GW TR (2019)

Mazal (2018) na webu vlaky.net popisuje jednotlivá střediska následovně:

- Karlovarsko
 - Trať 145 Sokolov – Kraslice státní hranice. Na této trati působil Viamont už od roku 1998, jedná se tedy o jednu z nejdéle soukromou společností provozovaných tratí v České republice. Tuto trať provozuje GW Train Regio ve spolupráci s německou Vogtlandbahn, od kterých si pronajímá vozy RegioSprinter. Jinak provoz zajišťují motorové vozy řady 810, dohromady 18 párů vlaků denně, většina spojů pokračuje přes státní hranice do Německého Zwickau.
 - Trať 149 Karlovy Vary – Mariánské lázně. První trať na které byl provoz v závazku veřejné služby po rozdělení Českých drah státní organizace na České dráhy a Správu železniční dopravní cesty přidělen krajem alternativnímu dopravci. Linka je obsluhována vozy Regiosprinter.
- R25 Plzeň – Most
 - Rychlíková linka R25 Plzeň – Most. Jedná se o 157 kilometrů dlouhou trať, současně první dálkovou trať objednanou státem, resp. ministerstvem dopravy, u alternativního soukromého dopravce vůbec. Linka je obsluhována německými motorovými jednotkami řady 628.2.
- Šumava
 - Soubor tratí:
 - Trať 194 České Budějovice – Černý kříž,
 - trať 197 Číčenice – Nové údolí,
 - trať 198 Strakonice – Volary. Na těchto tratích jezdí dopravce od prosince 2017. Provoz zde zajišťují německé motorové vozy RegioSprinter a české vozy řady 810, 814 a 816.
- Královéhradecko

- Trať 045 Trutnov – Svoboda nad Úpou. 10 kilometrů dlouhá trať, obsluhována vozy řady 810, které by měly nahradit modernizované vozy téže řady č. 816 s informačním panelem, toaletou, zásuvkami a wifi.
- Trať 043 Trutnov – Královec státní hranice (dále pokračuje do Polska). Pouze víkendový provoz v letní sezoně. Na této trase spolupracuje s polským dopravcem Koleje Dolnośląskie, který na tuto linku nasazuje motorové vozy řady SA 134.
- Moravskoslezsko
 - Trať 313 Milotice nad Opavou – Vrbno pod Pradědem. Provoz je zde zajišťován od roku 2010 motorovým vozem řady 810.

3.8.10 Jindřichohradecké místní dráhy

„Jindřichohradecké místní dráhy jsou akciovou společností, která vlastní a provozuje jindřichohradecké úzkokolejky. Úzkorozchodné tratě vedou z Jindřichova Hradce na sever do Obrataně a na jih do Nové Bystřice.“ (JHMD, 2019)

O zrušení úzkokolejné trati se debatovalo už za komunistického režimu v sedmdesátých letech. Finální rozhodnutí nastalo po pádu socialismu v roce 1992, kdy se objevil tlak na rušení ztrátových vedlejších tratí kvůli snížení nákladů tehdejší státní organizace ČSD. V roce 1993 tak vyhlásila vláda ČR jindřichohradecké úzkokolejky jako první železniční tratě k privatizaci. (JHMD, 2019)

Této příležitosti využila skupina lidí, která již dříve měla zkušenosti s úzkokolejkami, především se záchranou původních úzkokolejných vozidel a založila Jindřichohradecké místní dráhy. Sedm fyzických a právnických osob tak mezi lety 1994 a 1995 založilo stejnojmennou akciovou společnost se záměrem zprivatizovat jindřichohradecké úzkokolejky. (JHMD, 2019)

V roce 1996 se objevila zpráva, že trať z Jindřichova Hradce do Nové Bystřice bude uzavřena pro špatný technický stav. Navzdory silnému odporu nakonec skutečně 25.1.1997 vyjel na trať poslední vlak tažený dvěma lokomotivami s šesti vagony plně obsazený lidmi. Možná i díky velkému ohlasu této akce v médiích se odkládaná privatizace pohnula kupředu. (JHMD, 2019)

V březnu roku 1997 vláda schválila privatizaci těchto tratí za symbolickou 1,- Kč se závazkem provozovat trať po dobu minimálně deseti let. V červnu 1997 podepsala společnost JHMD a.s. nájemní smlouvu s Českými drahami, kterým v té době ještě trať stále patřila, a tak mohly JHMD vypravit na trať první vlak, přičemž od července 1997 na ní začaly provozovat pravidelnou denní osobní železniční dopravu jako jeden z prvních železničních dopravců. (JHMD, 2019)

V únoru roku 1998 pak došlo k předání vlastnictví dráhy do rukou JHMD a.s. Od té doby slouží úzkokolejka dodnes, kromě pravidelné osobní dopravy v režimu veřejné služby pomocí historických motorových vlaků a vagonů provozuje také pravidelné nostalgické jízdy s vlaky taženými parní lokomotivou. Kromě toho nabízí zážitky, jako například zážitek strojvedoucím na zkoušku. (JHMD, 2019)

Od roku 2017 v souvislosti s nehodou na trati řídí provoz Správa železniční a dopravní cesty, jejíž služby s JHMD objednává. Provoz na obou tratích se tak začal řídit podle předpisu SŽDC D3 pro zjednodušené řízení tratí. (Hudec, 2017)

3.8.11 Kladenská dopravní a strojní s.r.o.

Kladenská dopravní a strojní je společnost působící v České republice a na Slovensku. Věnuje se v tuzemských podmínkách velmi zajímavému oboru (Kladenská dopravní a strojní, 2019):

- Zajišťuje nákladní železniční přepravy a zvláštní železniční přepravy osobní,
- opravuje a udržuje kolejová vozidla – dieselové lokomotivy,
- pronajímá lokomotivy a vagony,
- disponuje vlastními strojvedoucími a vlakvedoucími,
- a další.

Kromě pronájmu lokomotiv a vagonů Kladenská dopravní a strojní pořádá soukromé akce ve vlaku, zážitkové jízdy ve svém vlaku či motoráku, firemní akce a další nepravidelný provoz. Zajímavostí je, že v roce 2018 a 2019 vypraví zvláštní vlak na festival v Banátu. Tento vlak potáhnou tři lokomotivy a bude složený z 18 vozů, které kromě čtyřech patřících společnosti Kladenská dopravní a strojní, zapůjčily České dráhy. Právě kladenská společnost tento vlak druhý rok po sobě zajišťuje. (KDS, 2019b)

3.8.12 KPT Rail s.r.o.

Společnost KPT Rail s.r.o. je možná nejmladší železniční osobní dopravce u nás. Platnou licenci na provoz osobní železniční dopravy získala teprve v červnu roku 2019. Za dopravcem stojí nadšenci z Klubu přátel Transverzálky, kteří ho založili za účelem obnovení osobní železniční dopravy na trati do z Týna nad Sázavou do Protivína, ale také do Netolic a Hluboké nad Vltavou. (Šindelář, 2019)

Poslední pravidelný osobní vlak jel na jihočeské lokálce do Týna nad Sázavou v roce 2013, do Netolic dokonce už v roce 2011. Po šesti, resp. osmi letech, se tak vrátí pravidelný provoz na tyto tratě díky partě nadšenců, kteří dokázali sehnat peníze (finanční podpora od města Týn nad Vltavou a Temelín) i vlaky (zapůjčí si motorové vozy 810 od dopravce Kladenská dopravní a strojní. Provoz bude zatím pouze sezonní, od 22. června do 31. srpna, kdy vždy v sobotu pojedou dva páry vlaků denně se střídavou trasou. (Šindelář, 2019)

Dlouhodobě zamýšlí vedoucí provozu železniční dopravy KPT Rail podle webu zdopravy.cz s trati následující: *„Do budoucna bychom si přáli, aby se z našeho Jihočeského motoráčku stala turistická linka, jako jsou například v Ústeckém kraji. Jako příklad bych uvedl Středohorský motoráček provozovaný společností AŽD Praha či Zubrnický motoráček provozovaný spolkem Zubrnická museální železnice.“* (Šindelář, 2019)

3.8.13 KŽC Doprava s.r.o.

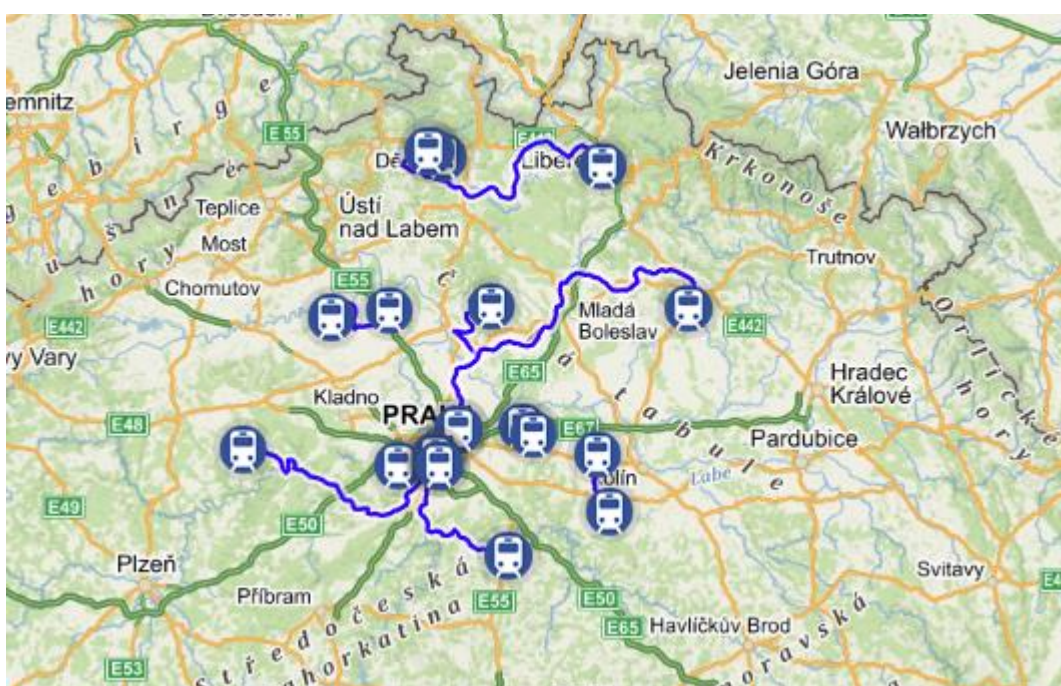
Historie Klubu železničních cestovatelů (KŽC) se píše již více než 30 let. V roce 1985 byl klub založen, od roku 1995 do roku 2007 postupně rozvíjel svou činnost jako tzv. „projížděč“ drah. Na tratě a vlečky (obzvláště po roce 2006, kdy se KŽC stalo licencovaným provozovatelem dopravy), kde skončil pravidelný provoz, vypravoval pro zájemce speciální jízdy historickými vozidly. Kromě toho u některých vleček také zajišťovali činnost provozovatele dráhy. (KŽC, 2019)

V roce 2007 již KŽC Doprava s.r.o. provozovala v masovějším měřítku zvláštní vlaky pro různé objednatele a veřejnost. Na vybraných lokálkách, kde došlo k zastavení pravidelného provozu, zavedli polopravidelný provoz prostřednictvím citlivě renovovaných historických vozů, čímž přispěli k jejich zachování k potěšení všech příznivců zvláštních vlaků a nostalgie. (KŽC, 2019)

Důležitými milníkem byl rok 2008, kdy Klub železničních cestovatelů odkoupil od Správy železniční dopravní cesty muzejní trať č. 901 Česká Kamenice – Kamenický Šenov. Tuto trať vlastními silami a investicemi zrekonstruovali a dodnes na ní provozují pravidelný provoz. (KŽC, 2019)

Od roku 2010 do současnosti se daří firmě provozovat pravidelný provoz na 11 linkách, které jsou spolufinancovány řadou krajů, měst a obcí. Díky tomu je tak většina spojů zahrnuta do některého z integrovaných dopravních systémů (např. ROPID nebo Doprava Ústeckého kraje), čili je velmi dostupná k pravidelnému užívání. (KŽC, 2019b) Jak je zřetelné z obrázku 6, kromě okolí Prahy a Středočeského kraje provozuje dvě linky také v Ústeckém a částečně Libereckém kraji.

Obrázek 6 Působnost dopravce KŽC Praha v rámci ČR



Zdroj: KŽC (2019d)

Na většině tratí obsluhovaných KŽC Dopravou je víkendový provoz od března do října. Výjimkou je například pražská linka S34 jezdící v 60minutovém intervalu na trase Praha Masarykovo nádraží – Praha Čakovice.

3.8.14 Leo express global a.s. + Leo Express s.r.o.

Leo express je autobusový a železniční dopravce, jehož portfolio služeb se stále rozrůstá. Patří do něj mj. také doprava na konkrétní adresu, parkování u nádraží a další služby, výhledově třeba půjčovna sdílených kol a koloběžek, carsharing apod. V současné jezdí denně do více než 100 měst v 6 zemích, vypraví 32 autobusů, 14 vlakových spojů a přepraví 5000 pasažerů. (Leo Express, 2019)

Co se týká osobní železniční dopravy na českém trhu, tak od roku 2012 působí na své vlastní komerční riziko na trati Praha – Ostrava a dále do Polska a na Slovensko, kde je jedním ze dvou soukromých dopravců již 7 let čistě obchodní konkurencí Českým drahám a RegioJetu. Na dané trase provoz zajišťují elektrické jednotky Stadler Flirt. Na palubě je rozšířená nabídka produktů a služeb, například WiFi připojení zdarma, zásuvka, teplé i studené občerstvení, společenské hry, klimatizace, dětský oddíl, obsluha ad. (Leo Express, 2019b)

Leo Express se také dlouhodobě ucházel o vstup na železnici také v dotovaném režimu veřejné služby, což se mu od roku 2019 podaří. Jednak bude provozovat dopravu na dvou linkách v Pardubickém kraji a také jako subdodavatel bude pronajímat zbývající motorové jednotky Alstom LINT dopravci Arriva, který vyhrál v tržních konzultacích provoz ve Zlínském kraji. (Leo Express, 2019c)

3.8.15 Lokálka Group, spolek

Lokálka Group je spolek nadšenců, kteří se označují za odrostlejší kluky, kteří nechtějí, aby jejich klukovské sny, stát se strojvedoucím, leštit si svou mašinku a přimhouřenýma očima sledovat koleje, odvál vítr v zapomnění. V roce 1993 tak založili tento spolek, který se zabývá především opravami a znovuzprovozňováním historických železničních vozidel a předmětů, ale také badáním a publikační činností na poli železniční historie. (Lokálka Group, 2019)

Spolek se na svých webových stránkách pyšní, že je vlastníkem licence na provozování drážní dopravy, což ho opravňuje k jízdě po celém území České republiky. Licenci taky využívají především k vlastním rekreačním jízdám svým historickým motoráčkem či jinými vozidly a konají další osvětovou činnost. Pravidelnou veřejnou osobní železniční dopravu však tento spolek nevykonává. (Lokálka Group, 2019)

3.8.16 MBM Rail s.r.o.

MBM je železniční dopravce na dráze celostátní, drahách regionálních a vlečkách s působností v celé ČR. Společnost byla založena v roce 1997 pod názvem "MBM Místní dráha Mladá Boleslav – Mělník" na záchranu regionální dráhy Mladá Boleslav – Mělník, které hrozilo zastavení provozu a následné zrušení. Postupem času se transformoval na celostátního dopravce a provozovatele vleček. Je držitelem "osvědčení dopravce" podle platné legislativy a poskytuje služby v osobní i nákladní dopravě a v neposlední řadě i v oblasti speciálních přeprav. Součástí jeho portfolia je záchrana, rekonstrukce a provozování historických vozidel hnacích, vlečených i speciálních. (MBM Rail, 2019)

Od roku 2019 se nově také zapojí do provozu v pravidelné osobní železniční dopravě, a to na lokálce Bruntál – Malá Morávka. Právě na této trati objednal Moravskoslezský kraj od MBM Rail a Slezského železničního spolku sezónní provoz jejich historického vlaku s „lokotraktorem“ T211 a přívěsným vozem Blm v období od 5. července do 14. září. (Šindelář, 2019b)

Kraj na této trati, která byla před rokem málem označená Správou železniční dopravní cesty za nesjízdnou, uvažoval o objednání 5 párů vlaků denně o víkendech a svátcích v letní sezóně od Českých drah za 5,5 milionu, které naposledy na trati zajišťovaly pravidelnou dopravu v roce

2008/2009. České dráhy by na trať nejspíš nasadily motorový vůz řady 810, a tak kraj dal přednost železniční historii a dopravci MBM Rail s kontraktem do roku 2025. (Šindelář, 2019b)

3.8.17 Metrans rail s.r.o.

Společnost METRANS Rail s.r.o. je nákladní železniční dopravce primárně určený k obsluze kontejnerových terminálů, které patří do vlastnictví skupiny. METRANS Rail je licencovaným dopravcem pro Českou republiku a Slovenskou republiku a přes svoji sesterskou společnost METRANS Rail Deutschland GmbH i pro Spolkovou republiku Německo. Velký objem přeprav do dalších zemí realizuje v kooperaci s partnery v Polsku, Maďarsku, Rakousku, Nizozemí i dalších zemích Evropy. (Metrans Rail, 2019)

Do historie české osobní železnice se výrazně zapsala jako první vážný soukromý konkurent Českých drah na trase Praha – Ostrava, který chtěl začít provozovat vlastní rychlíky na komerční riziko za poloviční jízdné, než tehdy stálo Pendolino, pod označením RT-express, a to už v roce 2006 (RegioJet vstoupil na trať až v roce 2011). Jak dále dokládá dobový článek, nástup dopravce se nevydařil, protože čelil přímému odporu státního molochu Českých drah. Těsně před plánovaným vstupem dopravce na trať se objevil návrh zákona, který umožňoval odepřít dopravci přístup na trať, pakliže komerční spoje významným způsobem omezí provoz dopravy provozované ve veřejném zájmu. Současně přidaly České dráhy po letech další rychlíky na trasu mezi Prahu a Brno, čímž velmi snížili kapacitu koridoru přes Českou Třebovou. Výsledkem tak tedy bylo, že na soukromé komerční rychlíky jako na jediné „nezbylo místo“. K věci se tehdy v roce 2007 vyjádřil jednatel firmy METRANS rail s.r.o. ve smyslu, že výroky o zlepšování služeb prostřednictvím liberalizace železniční dopravy a konkurence mezi dopravci jsou jen prázdné fráze. (Aktuálně.cz, 2007)

Dnes METRANS rail žádnou pravidelnou osobní železniční dopravu neprovozuje.

3.8.18 Puš s.r.o.

Společnost Puš s.r.o. je ve vlastnictví manželů Pušových od roku 1993. Podle webových stránek se zabývají železniční dopravou, kopírovacími stroji a potápěním. Svou licenci na osobní železniční dopravu využívají jen omezeně. Jak uvedl pan Puš v telefonickém rozhovoru, vlastní motorový vůz řady 801, který příležitostně využívají, avšak ne pro veřejnost.

3.8.19 Rail System s.r.o.

Rail System je železničním dopravcem oslovujícím přední výrobní společnosti s nabídkou přepravy jejich produktů po železnici. (Rail System, 2019)

Nejvýraznější je spolupráce s Karlovarskými minerálními vodami, které právě prostřednictvím Rail Systemu převáží vlakem své produkty (minerální vody) z Kyselky do distribučního centra v Mostkovicích u Prostějova. Podle výpočtů firmy, za šest let od zavedení železniční přepravy nahradily vlaky 11 500 kamionů. Vlaky jezdí z Kyselky celoročně, v sezóně až třikrát týdně. Kapacita vlaku byla rozšířena z 16 na 20 vagonů. V září roku 2019 oslavily obě společnosti pětistý vypravený vlak. (Šindelář, 2018)

Co se týče osobní železniční dopravy, tak k té uvádí dopravce na svých webových stránkách pouze to, že ji také provozuje, ale z veřejných zdrojů není možné dohledat, jak často nebo kde. Téměř jistě se však nejedná o pravidelnou veřejnou osobní dopravu. Na dotaz zaslaný emailem nereagovali.

3.8.20 Railway Capital a.s.

„Railway Capital a.s. – společnost místních drah, je nově ustavený subjekt, specializovaný na zajišťování nízkonákladových služeb v regionální osobní železniční dopravě. Hodlá zajišťovat i další služby v rámci činností železničního dopravce, provozování drah a vleček a zabývat se i poradenstvím, projekční činností a tvorbou dopravních plánů v oblasti železniční dopravy.“ (Railway Capital, 2019)

Jak uvádí Railway Capital (2019) na svých stránkách, společnost razí tezi, že místo často žádaných, nových, moderních a provozně ztrátových souprav na lokálních místních tratích je třeba využívat nízkonákladový servis. Tím je schopna poskytnout dostatečně kvalitní přepravní služby při nesnížení udržení kultury cestování. Podle jejich názoru *„je význam obsluhy železnicí pro venkovské regiony klíčový a z mnoha důvodů, jejichž pojmenování přesahuje rozsah této nabídky, není ve většině případů náhrada autobusy rovnocenná, naopak, může napomoci postupnému vyloučení postižených lokalit.“* (Railway Capital, 2019)

Mimo jiné aktivity provozuje Railway Capital a.s. v současné dopravě pravidelnou železniční dopravu na čtyřech tratích – „Doupovská dráha“ (trať T6), „Jemnická dráha“ (trať 243), „Hvozdnický expres“ (trať 314) a „Tovačovka“ (Trať 303/334). Geografické umístění ilustruje následující schéma:

Obrázek 7 Působnost dopravce Railway Capital v rámci ČR



Zdroj: Railway Capital (2019c)

3.8.21 RegioJet a.s.

RegioJet je největším českým soukromým dopravcem provozujícím železniční a autobusovou osobní dopravu na komerční riziko. Pod původním názvem STUDENT AGENCY založil v roce 1993 Radim Jančura agenturu zprostředkovávající au pair pobyty. Postupem času značně rozšířila portfolio svých nabízených služeb – prodejce letenek a zájezdů, agentura pro prodej jazykových a pracovních pobytů v zahraničí a již zmíněná autobusová a vlaková doprava. (RegioJet, 2019)

V roce 2011 byla jednou ze dvou soukromých společností (spolu s Leo Expressem), která se svými vlaky vstoupila na komerční riziko na české koleje, konkrétně do nejvýnosnější relace Praha – Ostrava – Žilina – Košice. Svými nízkými cenami (v porovnání s tehdejšími cenami jediné alternativy Českých drah) a službami na palubě (servis stevardů a stevardek, voda, káva, noviny a časopisy zdarma, Wi-Fi připojení, zábavní portály pro každou sedačku se stovkami filmů a seriálů, občerstvení z menu za lidové ceny) způsobila revoluci na české železnici a dost možná odstartovala éru liberalizace, která se nyní naplno rozbíhá. (RegioJet, 2019) Od roku 2016 vypravuje RegioJet také vlaky na trase Praha – Brno – Bratislava a Praha – Brno – Vídeň.

RegioJet (resp. jeho majitel Radim Jančura) již od roku 2008 veřejně projevoval svůj zájem kromě na celostátní tratě proniknout také do regionálních dotovaných tratí. Ve zmíněné době se snažil přesvědčit nejmenované dva kraje, aby vypsaly výběrové řízení na provozování železniční dopravy, do které zamýšlel vstup s francouzským partnerem, firmou Keolis. K tomu však nikdy nedošlo. (Sůra, 2008)

I přes dlouhodobou snahu a účast v řadě výběrových řízení se RegioJetu podařilo dosáhnout prvního úspěchu v přímém zadání dopravy v závazku veřejné služby na základě tzv. tržních konzultací se začátkem provozu od prosince 2019. Jezdit bude na dotovaných linkách po dobu trvání desetiletého kontraktu za 1,49 miliardy korun pro objednatele Ústecký kraj na třech linkách. Za tímto účelem bude založena nová společnost RegioJet ÚK. (Sůra, 2018e)

Přestože by se mohlo zdát, že vyčlenění regionální dopravy na dceřinou společnost má být ochranou mateřské firmy, je to přesně naopak. Jak uvedl Radim Jančura pro zdopravy.cz:

„Je to pojistka proti tomu, aby případné výkyvy z komerční dopravy, která funguje plně na naše obchodní riziko, neohrozily provoz objednávaný v Ústeckém kraji. Byl to i požadavek kraje, chceme takto postupovat u všech budoucích smluv na provoz v závazku, že budou ve zvláštní firmě vyčleněné jen na tento provoz.“ (Sůra, 2019b)

RegioJet na trasu nasadí nejprve motorové vozy 628, které využívají například společnosti Arriva nebo GW Train Regio. Do roku 2022 se ale RegioJet zavázal pod vysokými sankcemi nasazovat nové nízkopodlažní elektrické vlaky. Ty si nechává vyvíjet a vyrábět RegioJet v Polsku. (Sůra, 2018e)

3.8.22 Retrolok s.r.o.

Společnost Retrolok s.r.o. je akreditovanou českou firmou působící v oblasti drážní dopravy a vzdělávání zaměstnanců působících v drážní dopravě. Specializuje se na provozování dráhy a drážní dopravy, pronájem vysoce kvalifikovaných strojvedoucích se znalostí hnacích vozidel

trakcí M, E1, E2, E3 a P pro tuzemské i zahraniční dopravce a školicí a lektorskou činností. (Infoaktuálně.cz, 2019)

Jak uvádí na svých webových stránkách, firma právě prochází organizačními změnami, proto jsou webové stránky mimo provoz. (Retrolok, 2019) Z veřejně dostupných zdrojů tak není zřejmé, zda a v jaké míře provozují osobní železniční dopravu. Téměř jistě však neobsluhují žádnou pravidelnou linku. Na zasláný dotaz nereagovali.

3.8.23 Slezské zemské dráhy o.p.s.

Slezské zemské dráhy jsou obecně prospěšná společnost, která se zabývá provozováním drážní dopravy, rozvojem turistického ruchu a zviditelňováním regionu Osoblažska. Hlavní činností Slezských zemských drah je provoz turistických vlaků na úzkorozchodné trati Třemešná ve Slezsku – Osoblaha. (Klubu přátel osoblažské úzkokolejky, 2019)

Na úzkorozchodné trati Správy železniční dopravní cesty číslo 298 Třemešná ve Slezsku – Osoblaha v Moravskoslezském kraji, provozují v sezóně historické osobní výletní vlaky taženými parními nebo dieselovými historickými lokomotivami. Od začátku června do konce srpna je tak možné o víkendech využít jeden a v některých dnech i více párů parních vlaků. (K. p. o. úzkokolejky, 2019b)

Zajímavostí je, že na rozdíl od obdobné úzkokolejky v Jihočeském kraji, kterou vlastní i provozuje soukromá společnost Jihočeské místní dráhy, tato úzkokolejka je stále v rukách státu. Možná i díky tomu na ní funguje symbióza dvou dopravců, a to kromě právě probíraného dopravce Slezské zemské dráhy také České dráhy, které zajišťují pravidelný krajem objednaný provoz svými letitými motorovými lokomotivami a dalo by se říci dnes už také historickými vozy. (K. p. o. úzkokolejky, 2019b) Díky své slávě se tak na jedné trase uživí dva dopravci, státní i soukromý.

3.8.24 Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Správa železniční dopravní cesty je držitelem jak osobní, tak nákladní licence na dopravu v české železniční síti. Je to pochopitelné, licenci si přidělili proto, aby mohli legitimně využívat své koleje k přepravě osob a materiálu dle svých potřeb. Z veřejně dostupných zdrojů není patrné, že by provozovala jako dopravce pravidelnou veřejnou osobní dopravu, ani komerční nákladní.

3.8.25 Výzkumný Ústav Železniční a.s.

Výzkumný ústav železniční je dceřiná společnost Českých drah specializující se na odborné služby a komplexní řešení v oblasti posuzování, zkušebnictví a expertní činnosti pro železniční systémy a drážní dopravu. Úzce spolupracuje s předními výrobci, akademickými institucemi i odborovými organizacemi. (České dráhy, 2019b)

Do majetku společnosti patří u zkušební železniční okruh Velim ve středočeském kraji. Výzkumný Ústav Železniční provozuje dva vlastní zkušební železniční okruhy, které patří k významným a uznávaným zkušebním centřům pro železniční techniku a drážní zařízení v Evropě. Svým technickým vybavením vytváří unikátní kompaktní celek pro realizaci celé řady jak

jízdních zkoušek kolejových vozidel, drážních zařízení a dopravních prostředků, tak i dalších experimentů a laboratorních zkoušek. (České dráhy, 2019b)

Z veřejně dostupných zdrojů nevyplývá, že by dopravce provozoval pravidelnou veřejnou osobní dopravu.

3.8.26 Zababa s.r.o.

Výtopna Zlíchov je zapsaný spolek, který byl registrován v roce 1999. Za 20 let se podařilo zachránit, zrenovovat a zprovoznit několik parních a motorových lokomotiv, osobních a nákladních vozů a unikátní parní válec Mamut. Zázemím klubu se stala bývalá výtopna v Praze Zlíchově. (Výtopna Zlíchov – ZABABA, 2019)

Společnost ZABABA byla založena v roce 2004 jako dopravce zážitkových vlaků právě z výše uvedené Výtopny. Provozují veřejné parní vlaky a vlaky na objednávku na libovolné trase v rámci české veřejné železniční trati, kterou si volí zákazník. Ten si také může zvolit, jakou soupravu mu pro jeho jízdu dopravce vypraví. Nejčastěji se vydávají na Posázavský Pacifik, Pražský Semmering, do Prokopského údolí, údolím Berounky, po pražských spojkách nebo Liteňskou lokálkou. (Výtopna Zlíchov – ZABABA, 2019b)

Pravidelnou veřejnou osobní železniční dopravu však na žádné trati neprovozují.

4 TARIFY NA TRATÍCH V PŮSOBNOSTI ALTERNATIVNÍCH DOPRAVCŮ

4.1 Srovnání tarifů

S liberalizací české osobní železniční dopravy a s rozdělením objednatelů dopravy mezi stát, kraje a obce, se objevuje nový fenomén, který není samozřejmě neznámý, ale až do prosince roku 2019, kdy dojde zatím k největšímu rozšíření soukromých dopravců na tratě, nepřímo týkal jen omezeného počtu lidí. Tím fenoménem je českému cestujícímu na trati zatím nepříliš známá situace, že si na jednu cestu vlakem bude v některých případech nyní muset koupit větší množství jízdenek. Většina populace si totiž zatím diverzitu dopravců v dopravě neuvědomuje. Jejich zvyk, že na celé trase působí jeden dopravce České dráhy a stačí si tak na pokladně zakoupit jedinou jízdenku až do cílové destinace, vezme za své.

Příčina je zřejmá. Kraje, které jsou v liberalizaci osobní železniční dopravy před státem napřed, jako platící subjekt (objednatel) chtějí mluvit do toho, jaké jízdné má dopravce na jím objednané trase uznávat. Realitou tak dnes již je uznávání dvou typů jízdného na stejné trati – jízdné dopravce a jízdné krajského, popř. městského integrovaného dopravního systému.

Ovšem nemusí tomu tak být vždy. Například plzeňský kraj reálně zvažuje zavedení modelu, kdy na sebe jako objednatel dopravy převezme i riziko tržeb, které zatím obvykle připadlo na konto dopravce napříč republikou. Tento model tzv. „brutto“ smluv by znamenal, že dopravci by bylo jedno, kolik vlakem jede osob, jelikož do jejich tržeb a tím pádem ani do zisku by to nijak nepromluvílo. Naopak by se stalo zájmem kraje, aby do spojů, které objednává a platí, přilákal co nejvíce platících cestujících. Otázkou je, co tím kraj (resp. objednatel dopravy) získá? Díky tomu totiž bude moci učinit rozhodnutí, že na dané lince se nebude tarif dopravce uznávat vůbec a jediný uznatelný bude tarif krajský nebo národní. V důsledku tohoto rozhodnutí tak kraj získá pravomoc k rozhodnutí neuznávat slevy, které ve svých vlacích jinak dopravce některým cestujícím uznává, například tzv. režijní jízdné, věrnostní slevové karty apod. (Sůra, 2019c)

Cestující tak tedy čeká od prosince nový bojový úkol, až dojdou na pokladnu Českých drah, popřípadě nastoupí-li do vlaku soukromého dopravce. Zjistí, že se již nemůže zakoupit jeden lístek do cílové destinace, ale při přestupu k jinému dopravci budou muset platit znovu vč. „nástupní sazby“, která může být krajským jízdným stanovena nejnižší možnou hodnotou jízdenky.

Výše uvedené problémy s nakupováním více lístků na jedné trati vyřeší tzv. národní tarif, který budou muset uznávat všichni dopravci provozující dopravu v režimu veřejné služby, tedy dotovanou dopravu, jinými slovy nejezdící na vlastní komerční riziko. Ten měl být připraven v největší porevoluční obměně na české železnici k prosinci 2019. To se však nestane. Národnímu tarifu se bude věnovat následující kapitola.

4.1.1 Národní tarif

Jako prevenci situace, ve které by si cestující na trase z Mladé Boleslavi přes Kolín a Ústí nad Orlicí do Jablonného nad Orlicí, musel zakoupit tři různé jízdenky od tří různých dopravců (rychlíky mezi Mladou Boleslaví a Kolínem bude provozovat Arriva, trasu Kolín – Ústí nad Orlicí České dráhy a spojení Ústí nad Orlicí – Jablonné nad Orlicí Leo Express) má být tzv. národní nebo také jednotný tarif.

Účelem národního tarifu je, že by existovala jedna sazba (tarif), za kterou by bylo možné cestovat u všech dopravců. Jinými slovy, cestujícímu by tak stačila jediná zakoupená jízdenka na jakoukoliv trasu, kde je osobní železniční doprava provozována v závazku veřejné služby (dotovaná) povinně a dobrovolně by mohli tento tarif uznávat také dopravci provozující svou činnost na komerční riziko. (ČT24, 2019b) Cestujícím by opět mohlo být jedno jakého dopravce využívají.

S nástupem národního tarifu se počítalo původně už v roce 2019. Jak ale v červnu 2019 uvedlo ministerstvo dopravy, zamýšlený termín pro spuštění zkušebního provozu se nejspíš nepodaří dodržet, protože není reálné očekávat, že by zákon nabyl účinnosti tak rychle. Plánovaný termín spuštění jednotného tarifu se tak o rok prodloužil a je stanoven na prosinec 2020. (ČT24, 2019b) Do té doby cestující na vlastní kůži pocítí, že na železnici dochází ke změnám.

Nový národní tarif by měl být kilometrický, což je obdoba základního tarifu Českých drah. Jeho součástí však mají být i síťové jízdenky (platné po určitý časový úsek v rámci definované sítě, oblasti) nebo předplatné traťové jízdenky (platné pro vybranou trať k dennímu dojíždění). Prodávat by se měly na pokladnách dopravců i online. Výhledově by do systému národního jízdného chtělo ministerstvo začlenit i regionální autobusové linky. (ČT24, 2019b)

Národní tarif, který je oficiálně nazýván jako „Systém jednotného tarifu“, připravuje státní podnik CENDIS na základě objednávky ministerstva dopravy. Tento systém vznikl na základě usnesení vlády ČR č.220 z 22. března 2017. (One ticket, 2019)

Podle webu zdopravy.cz se objevily první náznaky toho, jak by měl tarif vypadat. Základní kilometrická sazba je nastavena na 1,3554 koruny za kilometr. K této částce se však přičte také nástupní sazba a později inflace. (Šindelář, 2018b) Jízdenky nebudou vázány na konkrétní vlak a bude možné si přes něj zakoupit místenku dle podmínek dopravců. (One ticket, 2019) Jak dále uvádí web zdopravy.cz, společnost Cendis se snaží kopírovat tržní cenu takovým způsobem, aby nenarušovala trh a tím nekanibalizovali dopravcům tržby. Síťová roční jízdenka (na celou ČR) do druhé třídy by tak měla stát 22 500 korun, což je oproti současné ceně ČD (19 990 korun) více. (Šindelář, 2018b)

Výpočetní vzorec pro ujeté jízdné bude následující (Šindelář, 2018b):

$$P_j = (1,3554 \cdot x + 11,498) \cdot PRISC$$

„X značí vzdálenost a PRISC je inflace. Takže zatímco pro letošek vypočítal Cendis cenu za sto kilometrů na 147 korun, pro příští rok dává jako příklad po započtení inflace 1,8 procenta a

zaokrouhlení už 150 korun. To je jeden ze znaků státního tarifu: bude automaticky valorizován.“ (Šindelář, 2018b)

Pro dopravce bude zásadní také vznik tzv. clearingového centra. Všechny tržby, které Cendis vybere za jednotné jízdenky, bude muset následně rozdělit mezi dopravce. Za tímto účelem vyvíjí nástroj pojmenovaný Rekonstruktor, který bude co možná nejpřesněji rozdělovat cenu za realizovanou přepravu mezi jednotlivé dopravce. Cílem systému, ačkoliv zcela přesný bude jen v některých případech, je rozdělit cenu za jízdenku co nejspravedlivěji. Dopravci by se do tohoto procesu měli zapojit tzv. validací, to znamená pomocí kontroly dopravce co nejpřesněji dohledat využití jízdenky. (Šindelář, 2018b)

V tabulce 9 následují příklady jednotného státního tarifu:

Tabulka 9 Příklady jednotného státního tarifu

Druh jízdenky	Platnost (dny)	Vzdálenost (km)	Nástupní sazba	Cena (Kč)
Jednosměrná	1	100	11,498	147
Zpáteční	2	100	11,935	280
Trat'ová	7	100	11,498	1176
Trat'ová	30	100	11,498	4116
Trat'ová	90	100	11,498	10878
Síťová	7			1500
Síťová	30			4500
Síťová	90			11000
Síťová	180			14500
Síťová	365			22500

Zdroj: Šindelář (2018b)

4.1.2 Tarify na tratích, kde působí nebo začnou působit alternativní dopravci od prosince 2019

Tato kapitola bude zaměřena na tratě a železniční linky, kde již působí soukromí dopravci nebo kde začnou nově působit od prosince roku 2019. Z dostupných informací bude provedeno srovnání tarifů a cen přepravy mezi jednotlivými dopravci a kraji. Srovnáváno bude vždy plnocenné jednotlivé jízdné, tedy cena za dospělého bez jakékoliv slevy.

4.2 Dálková doprava

4.2.1 Linky R21, R22, R24 a R26 (Arriva)

V dálkové dopravě bude na rychlíkových linkách R21 Praha – Turnov – Tanvald, R22 Kolín – Nový Bor, R24 Praha – Rakovník a R26 Praha – Příbram – České Budějovice od prosince 2019 nově jezdit Arriva. (MDČR, 2019d)

4.2.1.1 Tarif na dálkových linkách R21, R22, R24 a R26

Tarif, který hodlá Arriva na těchto tratích nasadit, zatím zveřejněn nebyl. Smlouva mezi ministerstvem dopravy a Arrivou ukládá předložit tarif alespoň 30 dní před jejich zavedením. Ceny jízdného tak zatím nelze srovnat. Podle bodu 4 smlouvy se Arriva zavazuje „uznávat jízdní doklady integrovaných dopravních systémů Prahy, Středočeského kraje, Jihočeského kraje a Libereckého kraje v územním rozsahu podle působnosti těchto dopravních systémů.“ Naopak „Dopravce není povinen akceptovat návaznost dvou odlišných typů tarifu v tarifním bodě ležícím v železniční stanici, ve které vlak nezastavuje.“ (MDČR, 2019d) To v praxi znamená, že bude možné využít jízdenky integrované dopravy jednotlivých krajů na jejich území, avšak pouze za podmínky, že vlak mezi dvěma stanicemi se zastávkami zastavuje. Nelze tak jízdenku využít až na hranici kraje (platnosti integrovaného systému a na ní navázat jízdenkou další).

4.2.2 Linka R25 (GW Train Regio)

První, kontinuálně nejdéle soukromým dopravcem provozovaná a státem objednávaná rychlíková linka R25 Plzeň – Most je operována dopravcem GW Train Regio. Jedná se o jedinou ustálenou dálkovou linku provozovanou alternativním dopravcem, u které je možné provést analýzu tarifů užívaných v praxi. Linka na své 157 kilometrů trase protíná, resp. spojuje dva kraje – Plzeňský a Ústecký.

4.2.2.1 Tarify na dálkové lince Plzeň – Most

Jak již bylo řečeno, dopravu objednává a dotuje Ministerstvo dopravy. Avšak všeobecným zájmem je, aby byly vlakové spoje co nejčastěji využívány. Za tím účelem vznikla spolupráce s kraji v návaznosti na uznávání jízdenek jejich integrovaných dopravních systémů na jejich území. Do toho však vstupuje ještě tarif GW Train Regio pro každého, kdo nevlastní pásmovou jízdenku nebo se přepravuje přes hranice kraje. Na jedné trase je tak možné cestovat za následující tarify:

4.2.2.1.1 Jednotlivé jízdné GW Train Regio

Tabulka 10 Jednotlivé jízdné GW Train Regio na dálkové lince Plzeň – Most

Ceny jsou uvedeny v Kč.

tarifní pásmo	počet km	Jednotlivé jízdenky		
		jednosměrné		
		obvyčejné jízdné (100%)	50% obyč. jízdného	25% obyč. jízdného
001	1 – 4	11	5	2
002	5 – 7	14	7	3
003	8 – 10	17	8	4
004	11 – 13	20	10	5
005	14 – 17	24	12	6
006	18 – 20	28	14	7
007	21 – 25	32	16	8
008	26 – 30	38	19	9
009	31 – 35	43	21	10
010	36 – 40	48	24	12
011	41 – 45	54	27	13
012	46 – 50	60	30	15
013	51 – 55	66	33	16
014	56 – 60	72	36	18
015	61 – 70	80	40	20
016	71 – 80	88	44	22
017	81 – 90	97	48	24
018	91 – 100	105	52	26
019	101 – 110	115	57	28
020	111 – 120	125	62	31
021	121 – 130	136	68	34
022	131 – 140	148	74	37
023	141 – 150	160	80	40
024	151 – 160	173	86	43

Zdroj: GW TR (2019c)

Jak je zřejmé z tabulky 10, cena za celou trasu z Mostu do Plzně je 173,- Kč. Jedná se o standardní jízdné odvíjející se primárně od kilometrické vzdálenosti mezi nástupní a výstupní stanicí. Nejnižší cena za přepravu do vzdálenosti 4 kilometrů je 11 korun. (GW TR, 2019c)

Vyjma výše uvedeného jízdného je také možnost si pořídit tzv. Bezkontaktní čipovou kartu GW Train Regio, která umožňuje nahrání slevových aplikací nebo elektronických časových jízdenek. Platí pochopitelně jen na této rychlíkové lince provozované GW Train Regio. (GW TR, 2019c)

4.2.2.1.2 Jednotlivé jízdné Doprava Ústeckého kraje

Na území Ústeckého kraje je možné využít tarifu integrované dopravy, podle následujícího tabulky 11:

Tabulka 11 Jednotlivé jízdné Doprava Ústeckého kraje

	2. třída	Most	Třebošice	Jirkov zastávka	Chomutovo město	Chomutov
Tarifní zóna						
201	Most		21 Kč	38 Kč	42 Kč	42 Kč
211	Třebošice	21 Kč		27 Kč	32 Kč	32 Kč
511	Jirkov zastávka	38 Kč	27 Kč		17 Kč	17 Kč
501	Chomutov město	42 Kč	32 Kč	17 Kč		17 Kč
501	Chomutov	42 Kč	32 Kč	17 Kč	17 Kč	
585	Březno u Chomutova	40 Kč	42 Kč	30 Kč	21 Kč	21 Kč
911	Hořetice	34 Kč	44 Kč	36 Kč	30 Kč	30 Kč
901	Žatec	40 Kč	51 Kč	42 Kč	36 Kč	36 Kč
901	Žatec západ	40 Kč	51 Kč	42 Kč	36 Kč	36 Kč
931	Podbořany	57 Kč	69 Kč	59 Kč	53 Kč	53 Kč
941	Vroutek	63 Kč	74 Kč	69 Kč	59 Kč	59 Kč
944	Kryry	69 Kč	79 Kč	69 Kč	61 Kč	61 Kč
945	Petrohrad	74 Kč	84 Kč	79 Kč	69 Kč	69 Kč
952	Stebno	79 Kč	90 Kč	79 Kč	74 Kč	74 Kč
951	Blatno u Jesenice	84 Kč	95 Kč	84 Kč	79 Kč	79 Kč

Zdroj: GW TR (2019d)

Tento tarif neplatí jen ve vlacích GW Train Regio, ale také ve vlacích objednávaných krajem od Českých drah a v regionálních autobusech. Doposud je vše zřejmé a jednoduché. Komplikace ovšem přichází tím, že některé trasy linky vede také městy, která mají vlastní MHD se svými tarify. Tím pádem je na území daných měst cestováno právě podle těchto tarifů. V tabulce 11 je žlutě podbarveno jízdné, které vychází z MHD Most. Modře je pak podbarveno jízdné vycházející z MHD Chomutov. Až potud srozumitelné, avšak do pomyslné hry vstupují další faktory, na které upozorňuje výstřižek z tarifu dopravy, obrázek 8:

Obrázek 8 Podmínky a omezení tarifu DÚK

MHD Chomutov je rozdělena na dvě tarifní zóny: Chomutov (501), Jirkov (511).
MHD Most je rozdělena na tři tarifní zóny: Most (201), Záluží (211), Litvínov (221).
Zkontrolujte si, ve které zóně je vaše cílová zastávka v MHD, a podle toho si kupte jízdenku.

Zdroj: GW TR (2019d)

Jak z výše uvedeného vyplývá, chystá-li se člověk jet rychlíkem GW Train Regio s jízdenkou v rámci MHD Most nebo Chomutov, musí mít na paměti, že se přesouvá mezi pásmy MHD, jinak ve vlaku narazí na nesouhlas průvodčího.

To z tarifů však není vše. Integrovaná doprava Ústeckého kraje nabízí také síťovou jízdenku (platí 1 den) a Čipovou kartu DÚK (obdržení 10% slevy). Ovšem ani jednu z těchto dvou možností již není možné využít ve vlacích Českých drah (na rozdíl od jednotlivého jízdného z téhož tarifu) a neplatí ani v rámci MHD zmiňovaných dvou měst, přestože jednotlivé jízdné ano. Toto upozornění je také uvedeno u daného tarifu, zobrazeno na výstřižku níže, obrázek 9:

Obrázek 9 Další omezující podmínky tarifu DÚK

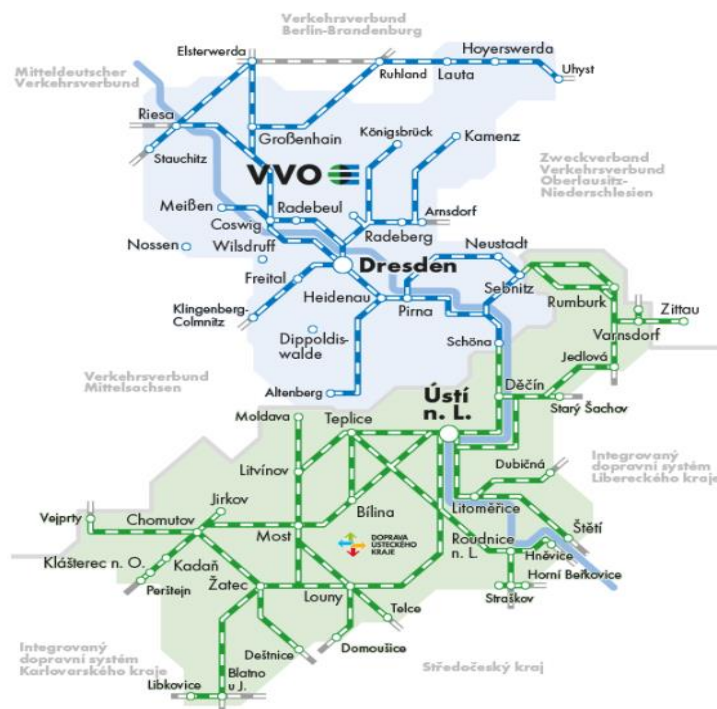
Síťová jízdenka DÚK	Čipová karta DÚK
130 Kč	95 Kč
Platí 1 den a do 4:00 dalšího dne.	S čipovou kartou DÚK získáte slevu 10 % z jízdného.
	Neplatí ve vlacích ČD, MHD Ústí nad Labem a Most - Litvínov.

Zdroj: GW TR (2019d)

Jedná se tak o celou řadu pravidel a omezení, která vyžadují důkladnou pozornost, a pro osoby špatně se orientující v tabulkách, tarifech, dopravcích apod. velmi těžko obsažitelná. Otázek ve stylu: „A platí mi tahle jízdenka na to či ono?“ se nabízí nespočet. Celková podoba vyobrazení tarifní tabulky s jízdným a všemi výše zmíněnými omezeními se nachází v příloze č.2.

Jako poslední integrovaný systém, který je možné v Ústeckém kraji použít, je česko-německý, resp. ústecko-drážďanský systém Labe-Elbe. Tyto jízdenky platí na území celého Ústeckého kraje, jak v železniční, tak autobusové dopravě a také za hranicemi v regionu Drážďan. Jak vyplývá ze schématu linek vyobrazených na obrázku 10, platnost jízdenek Labe-Elbe je striktně omezena hranicemi Ústeckého kraje.

Obrázek 10 Integrovaný dopravní systém Labe-Elbe



Zdroj: Ústecký kraj (2019)

4.2.2.1.3 Jízdné Integrované dopravy Plzeňska

V rámci plzeňské integrované dopravy není možné nakoupit jednotlivé jízdné na území celého kraje obdobně, jak je to v Ústeckém kraji. Nabídka Plzeňského kraje spočívá v možnosti využít tzv. Plzeňskou kartu k cestování v úseku Plzeň – Blatno u Jesenice (hranice kraje). Na tuto kartu lze nahrát časový kupon s cenou dle jednotlivých pásem (GW TR, 2019c), viz tabulka 12:

Tabulka 12 Časové jízdné IDP

Výňatek z tarifu IDP					
30-denní jízdenky					
Cilová tarifní zóna	Ceník jízdného z Plzně hl.n. (výchozí zóna 001)	obyčejné jízdné	děti (6-14)	mládež, studenti (15-25)	důchodci (65+)
001	Plzeň-Bílá Hora	452 Kč	0 Kč	226 Kč	226 Kč
001	Plzeň-Bolevec	452 Kč	0 Kč	226 Kč	226 Kč
001	Plzeň-Orlík	452 Kč	0 Kč	226 Kč	226 Kč
021	Třemošná u Plzně	792 Kč	85 Kč	311 Kč	311 Kč
021	Horní Bříza zastávka	792 Kč	85 Kč	311 Kč	311 Kč
021	Horní Bříza	792 Kč	85 Kč	311 Kč	311 Kč
022	Obora u Kaznějova	1 132 Kč	170 Kč	396 Kč	396 Kč
022	Kaznějov	1 132 Kč	170 Kč	396 Kč	396 Kč
022	Plasy	1 132 Kč	170 Kč	396 Kč	396 Kč
022	Horní Hradiště	1 132 Kč	170 Kč	396 Kč	396 Kč
023	Mladotice zastávka	1 472 Kč	255 Kč	481 Kč	481 Kč
023	Mladotice	1 472 Kč	255 Kč	481 Kč	481 Kč
023	Potvorov	1 472 Kč	255 Kč	481 Kč	481 Kč
024	Žihle	1 812 Kč	340 Kč	566 Kč	566 Kč
024	Pastuchovice	1 812 Kč	340 Kč	566 Kč	566 Kč
032	Blatno u Jesenice	2 152 Kč	425 Kč	651 Kč	651 Kč

Zdroj: GW TR (2019c)

4.2.2.2 Porovnání a vyhodnocení

V této kapitole následuje porovnání jednotlivého jízdného pro dospělou osobu bez nároku na slevu na území Ústeckého kraje, k čemuž jsou validní data. Přímé srovnání jízdného za totožnou trasu předkládá následující tabulka 13:

Tabulka 13 Srovnání jízdného GW Train Regio a DÚK

GW Train Regio

0	Most	
20	Jirkov zastávka	28 Kč
23	Chomutov město	32 Kč
25	Chomutov	32 Kč
50	Žatec	60 Kč
52	Žatec západ	66 Kč
74	Podbořany	88 Kč
82	Vroutek	97 Kč
87	Kryry	97 Kč
98	Blatno u Jesenice	105 Kč
107	Žihle	115 Kč
124	Plasy	136 Kč
130	Kaznějov	136 Kč
157	Plzeň hl.n.	173 Kč

Doprava Ústeckého kraje

201	Most	
511	Jirkov zastávka	38 Kč
501	Chomutov město	42 Kč
501	Chomutov	42 Kč
901	Žatec	40 Kč
901	Žatec západ	40 Kč
931	Podbořany	57 Kč
941	Vroutek	63 Kč
944	Kryry	69 Kč
951	Blatno u Jesenice	84 Kč

Zdroj: GW TR (2019c), upraveno

Ve výše uvedené tabulce 13 jsou uvedeny ceny jízdného s nástupní stanicí Most a výstupní stanicí dle tabulky, a to až do hranice Ústeckého kraje s Plzeňským, kterou je Blatno u Jesenice. Na první pohled je zřejmé, že se ceny za jízdné liší, a to významně. Je však možné pozorovat zajímavý jev, kdy prvních 25 kilometrů do Mostu vychází levněji jízdenka zakoupená dle tarifu od GW Train Regio, a to o 10,- Kč, tedy asi o čtvrtinu levněji než od integrované Dopravy Ústeckého kraje. Poté ale dochází k obratu, a naopak je to GW Train Regio, který prodává jízdenky draž. Jízdenka do Žatce vyjde na 60 korun, což je o třetinu víc než od DÚK. Tento trend přetrvává a v nejzazší stanici, kam je možno s ústeckou jízdenkou dojet, tedy do Blatna u Jesenice, je rozdíl 21 korun. Pokud by tak člověk cestoval pravidelně, může vhodným nákupem ušetřit až třetinu nákladů za jednotlivé jízdné. Jistě by bylo zajímavé také srovnat všechny možné varianty časových, síťových a traťových předplatných, slev a věrnostních kreditů.

Pokud se porovná přímo srovnatelná část trati mezi Mostem a Chomutovem, resp. Blatnem u Jesenice, na které je možné zakoupit jednotlivé jízdné podle dvou různých tarifů, dojde se k následujícím výsledkům. Jak zobrazuje tabulka 14, na krátké vzdálenosti mezi Mostem a Chomutovem vychází lépe tarif GW Train Regio se sazbou 1,28 Kč/km, což je asi o 31 % méně než DÚK. Naopak na dlouhé trase z Mostu do Blatna u Jesenice vychází lépe tarif DÚK, který je se sazbou 0,86 Kč/km o 24 % levnější. Relativní cena za kilometr tak u obou dopravců klesá s rostoucí vzdáleností, zásadněji však u tarifu DÚK, kde se sníží téměř na polovinu.

Tabulka 14 Vybrané jízdné na trase Plzeň – Most

Trasa	Tarif	Vzdálenost (km)	Obyčejné jízdné (Kč)	Kč/km
Plzeň – Most	GW TR	157	173	1,10
Most – Chomutov	GW TR	25	32	1,28
	DÚK	25	42	1,68
Most – Blatno u Jesenice	GW TR	98	105	1,07
	DÚK	98	84	0,86

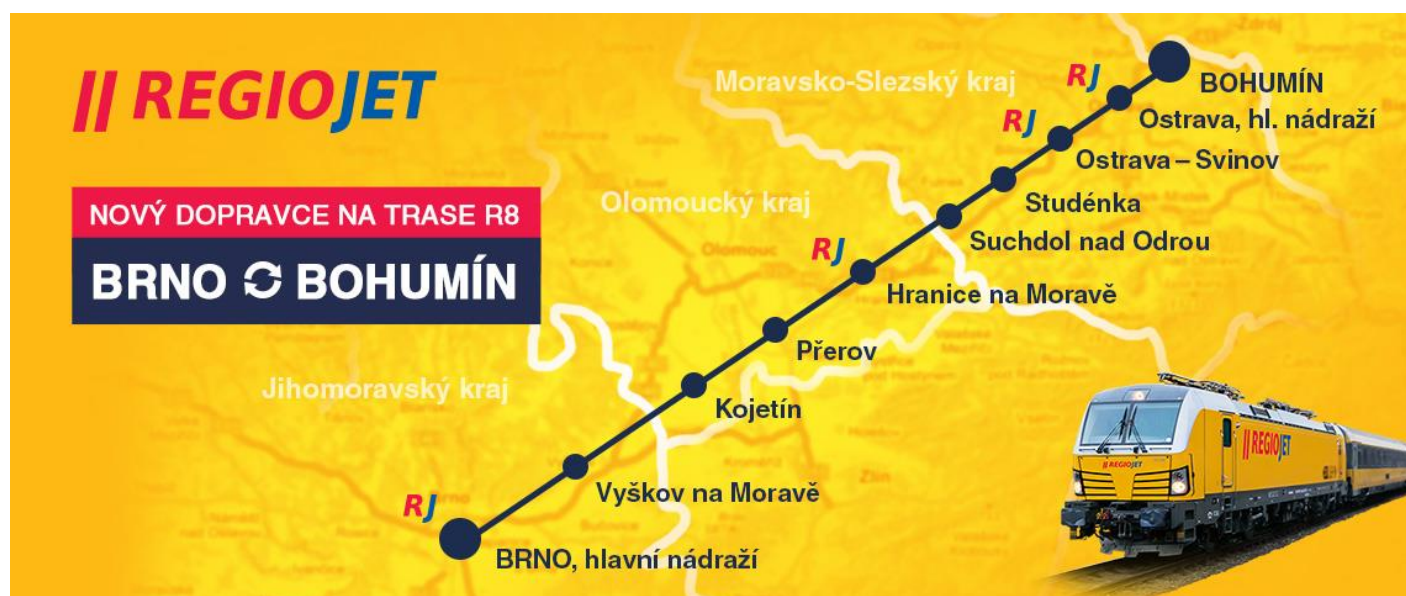
Zdroj: vlastní zpracování

Na jedné trase rychlíkové linky Plzeň – Most je tak možné zakoupit jízdné v zásadě od třech různých subjektů, za tři různé ceny. Celý systém je velmi nepřehledný a pro cestujícího, obvyklého spotřebitele, velmi těžko rozklíčovatelný, vyžadující studium podmínek a know-how. Obzvláště v případech, kdy člověk dojíždí například z Plzeňského kraje do Ústeckého, kde využívá ještě městskou hromadnou dopravu, neexistuje jednotný tarif, který by mu umožnil v rámci předplatného jednoho systému získat „množstevní“ slevu.

4.2.3 Linka R8

Třetím alternativním dopravcem, který bude na českém dálkovém osobním železničním trhu působit, je společnost RegioJet na trase Brno - Bohumín. Nástup do provozu je plánovaný na prosinec 2019. Specifikem této 187 kilometrů dlouhé linky je, že její trasa vede třemi různými kraji se třemi oddělenými integrovanými dopravními systémy s různými sazbami. Pro lepší představu je přiloženo schéma trati s vyznačením hranic krajů a dopravních systémů, obrázek 11:

Obrázek 11 Schéma trasy Brno - Bohumín (RegioJet)



Zdroj: RegioJet (2019b)

Pro získání informace ohledně ceny jízdného na konkrétní trasu je tak vhodnější použít funkci výpočet jízdného. Jak však upozorňuje hláška v hlavičce stránky (obrázek 13), ani pro počítačový databázový systém není stanovení správné ceny dle tarifu samozřejmost. V našem případě to ale nevádí, jelikož je porovnáváno základní jízdné.

Obrázek 13 Upozornění na chybu vyhledávání IDS JMK

POZOR! VYHLEDANÉ CENY PO 1. ZÁŘÍ 2018 JSOU PLATNÉ POUZE PRO ZÁKLADNÍ JÍZDENKY. VYHLEDANÉ CENY PRO RŮZNÉ SLEVOVÉ SKUPINY Z DŮVODU ZMĚNY TARIFU NEODPOVÍDAJÍ. OPRAVU VÝPOČTŮ PŘIPRAVUJEME. DĚKUJEME ZA POCHOPENÍ.

Zdroj: IDS JMK (2019b)

Tento vyhledávač stanovil cenu jízdenky Brno – Vyškov na 49 korun, viz obrázek 14.

Obrázek 14 Jízdné IDS JMK Brno – Vyškov

NALEZENÉ JÍZDNÉ

1. varianta 49.00 Kč
 1x osoba, věk: 26-64, sleva: Bez slevy
 1x 6 zón / 120 minut (Základní) 49.00 Kč

Zdroj: IDS JMK (2019b)

Jízdenka zakoupená u současného dopravce Českých drah vyjde na 84 korun, viz obrázek 15. Je poměrně překvapivé, že jízdenka integrovaného systému je téměř o polovinu levnější.

Obrázek 15 Jízdné ČD Brno – Vyškov

	Brno-Královo Pole	04:56	ODJEZD 4.9.2019 ST	R 821	84 Kč Koupit
	Bez přestupu				
	Vyškov na Moravě	05:36	PŘÍJEZD 4.9.2019 ST		Chci jen místenku Koupit zrychleně + 8 bodů Aktivovat + Místenka zdarma

Zdroj: České dráhy (2019c)

4.2.3.1.3 Jednotlivé jízdné IDSOK

Jak je zřejmé z vyhledávače idos.cz (2019), České dráhy (současný dopravce) v současné době na této rychlíkové lince R8 neuznávají (patrně kvůli chybějící patřičné dohodě mezi Ministerstvem dopravy a Olomouckým krajem) jízdenky IDSOK. To by se tedy s nástupem RegioJetu v prosinci 2019 mělo změnit.

Podívá-li se zákazník do vyhledávače nejvýhodnější jízdenky na stránkách IDSOK, zjistí cenu za cestu mezi stanicemi Kojetín a Hranice na Moravě osobními vlaky po totožné trase, po které jezdí rychlíky. Ač s přestupem, tak cena za jízdenku IDSOK je 54 Kč, viz obrázek 16.

Obrázek 16 Jízdné IDSOK Kojetín – Hranice

4. 9. 46 km 1 hod 20 min

Kojetín 9:31
Hranice na Moravě 10:51

8 zón: 51, 54, 57, 58, 61, 62, 69, 202
jede od 2.IX. v ☼

54 Kč
145 min
8 zón

Zdroj: IDSOK (2019)

Cesta totožným spojem s jízdenkou zakoupenou od Český drah vyjde na 75 korun. Cena je stejná i při využití rychlíku linky R8, viz obrázek 17.

Obrázek 17 Jízdné ČD Kojetín – Hranice

Kojetín 11:31 ODJEZD 4.9.2019 ST Os 3874

Přerov přj. 11:51 odj. 11:59 Os 3203

Hranice na Moravě 12:25 PŘÍJEZD 4.9.2019 ST

75 Kč
Koupit

[Koupit zrychleně](#)
+ 7 bodů Aktivovat

Zdroj: České dráhy (2019c)

4.2.3.1.4 Jednotlivé jízdné ODIS

Internetové stránky systému ODIS na rozdíl od předchozích dvou nenabízejí možnost vyhledávání nejvýhodnější cesty s možností dopočítat cenu jízdného. Stačí zhruba půl hodinové pátrání vysokoškolsky vzdělaného člověka, aby si dokázal dohledat informaci, linka R8 v části vedoucí Moravskoslezským krajem spadá pod tarifní oblast ODIS (České dráhy, 2018b) a spadá pod tarifní jízdné „REGION“. (ODIS, 2016)

Ani tak člověk stále ještě neví, kolik za jednotlivé jízdné na trase Suchdol nad Odrou – Bohumín zaplatí. Jak se dozví z přehledu tarifu:

Cena jednotlivého jízdného REGION základní sazby je dána součtem a příslušného násobku (při výpočtu ceny za každý tarifní kilometr ceny zlevněného jízdného se cena za tarifní kilometry násobí procentuální výší jízdného nárokové slevy). (Kodis.cz, 2019) Toto jízdné by pak v případě obvyčejné papírové jízdenky mělo být následující (obrázek 18):

Obrázek 18 Jízdné ODIS – REGION

Ceník jízdného REGION - papírové jízdenky (v Kč)

Položky ceny jízdného	Obvyčejné jízdné	Sleva z jízdného	
		50 %	75 %
základní sazba - hotovost	12,-	6,-	3,-
každý tarifní kilometr	1,-	0,50	0,25

Jednotlivá jízdenka REGION zakoupená v papírové podobě je nepřestupní.

Zdroj: KODIS (2019)

Nyní tak přichází na řadu matematická část, kdy si cestující musí z dalšího zdroje dohledat, kolik kilometrů je vyhledávaná trasa dlouhá (za předpokladu, že „tarifní“ kilometr se rovná 1000 skutečných geografických metrů kolejiva). Podle webu idos.cz se jedná o trasu dlouhou 42 kilometrů:

Obrázek 19 Délka trasy Suchdol – Bohumín

Suchdol n.Odrou » Bohumín

Doba jízdy: 37 min
Vzdálenost: 42 km
Cena: 70 Kč / IN50 35 Kč / IN25 53 Kč

 jede v ,  

Zdroj: IDOS.CZ (2019)

Prostým výpočtem pak vychází, že $12 + 42 \times 1 = 54,-$ Kč. Tolik tedy na základě výzkumu tarifu ODIS stojí jednotlivá jízdenka na této trase.

Pro srovnání, jízdenka zakoupená u Českých drah na totožné trase vyjde na 70,- Kč.

Obrázek 20 Jízdné ČD Suchdol – Bohumín

Suchdol n.Odrou

Bez přestupu

Bohumín

06:57

ODJEZD
3.9.2019 ÚT

R 821

07:34

PŘÍJEZD
3.9.2019 ÚT

70 Kč

Koupit



[Chci jen místenku](#)
[Koupit zrychleně](#)

Zdroj: České dráhy (2019c)

4.2.3.2 Porovnání a vyhodnocení

Na zkoumané lince R8 Brno – Bohumín je v současném stavu, kdy je linka obsluhována Českými drahami, možno zakoupit jízdné čtyřmi způsoby. Buď přímo od dopravce na část nebo celou trasu linky nebo jízdenku v rámci integrované dopravy jednotlivých krajů, která je však omezena platností výhradně hranicemi kraje. Jak vyplývá z výše popsaných poznatků, cestovat přes hranice kraje se nevyplatí. Jízdné v rámci všech krajů vychází finančně výrazně lépe v porovnání se zakoupením jízdenky od Českých drah na stejnou trasu. Cena za ujetý kilometr za krajské jízdné je o 29 – 72 % nižší než při zakoupení jízdenky od Českých drah. Průměrná sazba za ujetý kilometr s krajskou jízdenkou je 1,12 Kč, kdežto s Českými drahami 1,64 Kč. Detailní srovnání nabízí tabulka 15:

Tabulka 15 Vybrané jízdné v relaci budoucí působnosti RegioJetu

Trasa	Tarif	Vzdálenost (km)	Obyčejné jízdné (Kč)	Kč/km
Brno – Vyškov	IDS JMK	52	49	0,94
	ČD	52	84	1,62
Kojetín – Hranice na Moravě Kojetín – Hranice na Moravě	IDSOK	46	54	1,17
	ČD	46	75	1,63
Suchdol nad Odrou – Bohumín	ODIS	42	54	1,29
	ČD	42	70	1,67

Zdroj: vlastní zpracování

Hypoteticky je možné se podívat na trasu jako celek. Vyplatilo by se zakoupit jednu jízdenku na celou trasu od Českých drah nebo během cesty třikrát zakoupit jízdenku krajského dopravního systému? Tato situace je pouze hypotetická z důvodu, že na jízdenku zakoupenou v jednom kraji není možné přejet hranice druhého kraje. To ovšem přímo nebrání ve srovnání.

Podle idos.cz je tarifní kilometrická sazba Českých drah za trasu Brno-Bohumín 272,- Kč, jak dokládá obrázek 22:

Obrázek 21 Tarifní kilometrická sazba ČD Brno – Bohumín

Brno-Královo Pole » Bohumín

Doba jízdy: 2 hod 38 min

Vzdálenost: 187 km

Cena: 272 Kč / IN50 136 Kč / IN25 204 Kč

—

Zdroj: IDOS.CZ (2019)

Na e-shopu Českých drah se však cesta jako celek prodává za 180,- nebo za 190,- Kč. Evidentně se tak jedná o akční jízdenky, zlevněné oproti běžnému tarifu, viz obrázek 23:

Obrázek 22 Jízdné ČD Brno - Bohumín

Brno-Královo Pole 08:56 ODJEZD 5.9.2019 ČT R 827

Bez přestupu

Bohumín 11:34 PŘÍJEZD 5.9.2019 ČT

180 Kč Koupit

[Chci jen místenku](#)

[Koupit zrychleně](#)

+ 18 bodů Aktivovat

+ Místenka zdarma

Zdroj: České dráhy (2019c)

Přestože není možné z výše uvedených důvodů porovnat sumu za jízdné celkově, je možné srovnat sazbu za ujetý kilometr. Jak vyplývá z tabulky 16, v rámci akčního jízdného na celé trase vychází nejlépe České dráhy s cenou 0,96 Kč/km. Vezme-li se standardní tarifní jízdné Českých drah, které zobrazuje idos.cz (2019), cena za kilometr by byla 1,45 Kč. To je v porovnání s relativně srovnávaným krajským jízdným o 29 % více. Díky akční jízdence je však cena Českých drah v relativním srovnání nejvýhodnější a sazbou za ujetý kilometr konkuruje krajským sazbám. Avšak je nutné ještě jednou zdůraznit, že se jedná pouze o jízdné v celé délce trati. V každém dílčím úseku jsou jinak České dráhy dražší.

Tabulka 16 Relativní srovnání dílčího jízdného na trase Brno – Bohumín

Trasa	Tarif	Vzdálenost (km)	Obyčejné jízdné (Kč)	Kč/km
Brno – Bohumín	IDS JMK +IDSOK +ODIS	140	157	1,12
	ČD	187	180	0,96
	ČD tarif	187	272	1,45

Zdroj: vlastní zpracování

4.3 Regionální doprava

4.3.1 Zlínský kraj

4.3.1.1 Alternativní železniční dopravci

V regionální dopravě uspěla Arriva, která bude provozovat tři linky ve Zlínském kraji (Frenštát pod Radhoštěm – Vsetín – Bylnice, Uherské Hradiště – Bylnice, Újezdec u Luhačovic – Luhačovice).

4.3.1.2 Tarify na regionálních linkách

Ve Zlínském kraji doposud neexistuje jednotný integrovaný dopravní systém. Právě v souvislosti s nástupem nového dopravce na železnici tak kraj připravuje zavedení nového systému, který má tvořit komplexní páteční síť, na kterou budou navazovat autobusové linky. Celé riziko tržeb za dopravu na sebe převezme kraj jako objednatel dopravy. (Zdopravy.cz, 2019) Tarify ani cenové relace necelé čtyři měsíce před spuštěním provozu nejsou známy. V podobném duchu na dotaz, zda bude na tratích ve Zlínském kraji nabízet i vlastní tarif, odpověděla Arriva, že tyto informace ještě nemá k dispozici.

Jako subdodavatel Arrivy bude ve Zlínském kraji působit také Leo Express. Právě od něj si bude Arriva pronajímat jednotky do doby, než si prostřednictvím své matky Deutsche Bahn zajistí vlastní.

Přestože není s čím tarify Českých drah přímo srovnat, v kontextu s ostatními kraji má následující tabulka 17 z hlediska sazby za ujetý kilometr stále vypovídací hodnotu:

Tabulka 17 Vybrané jízdné na relacích v budoucí působnosti Arrivy

Trasa	Tarif	Vzdálenost (km)	Obyčejné jízdné (Kč)	Kč/km
Frenštát pod Radhoštěm – Vsetín – Bylnice	ČD	81	124	1,53
	Arriva		?	
Uherské Hradiště – Bylnice	ČD	58	92	1,59
	Arriva		?	
Újezdec u Luhačovic – Luhačovice	ČD	10	24	2,40
	Arriva		?	

Zdroj: vlastní zpracování

4.3.2 Liberecký kraj

4.3.2.1 Působnost alternativních železničních dopravců

V Libereckém kraji nastoupí Arriva nově na linku Liberec – Stará Paka. Na trase linky L7 Liberec – Žitava – Varnsdorf – Rybníště pak působí již od roku 2010 a nový prodloužený kontrakt na dalších 10 let získal dopravce Länderbahn provozujícího tuto linku vlaky pod obchodní značkou Trilex. (Trilex, 2019)

4.3.2.2 Tarify na regionálních linkách

Internetové stránky integrovaného dopravního systému Libereckého kraje nabízí velmi intuitivní kalkulačku jízdného spolu s jednoduchým schématem rozdělení jednotlivých krajských zón, viz obrázek 23.

Obrázek 23 Zónové rozdělení Libereckého kraje

Nástupní zóny: [NAJÍT PODLE NÁZVU ZASTÁVKY](#)
Liberec (0001) ▼

Výstupní zóny: [NAJÍT PODLE NÁZVU ZASTÁVKY](#)
Stará Paka (9019) ▼



Zdroj: IDOL (2019)

Na trati Liberec – Stará Paka je možné v současné době využít buď tarif IDOL (integrovaný dopravní systém Libereckého kraje), u kterého stojí tato relace 80,- Kč (IDOL, 2019) nebo tarif Českých Drah. Tento současný dopravce tuto relaci prodává na svém e-shopu za cenu 90-104,- Kč. (České dráhy, 2019c) Zda Arriva nabídne také vlastní tarif nebo bude využívat jen tarif IDOL zatím Arriva nebyla schopná říci. V tabulce 18 je vidět, že jízdné za kilometr u obou dopravců pohybuje od 1,05 Kč do 1,36 Kč.

Tabulka 18 Vybrané jízdné na trase Liberec – Stará Paka

Trasa	Tarif	Vzdálenost (km)	Obyčejné jízdné (Kč)	Kč/km
Liberec – Stará Paka	IDOL	76	80	1,05
	ČD	76	90-104	1,18 - 1,36
	Arriva	76	?	-

Zdroj: vlastní zpracování

Najít odpověď na stránkách IDOL, zda je možné projet celou trasu s jízdenkou integrovaného systému na lince L7 Liberec – Rybníště provozované dopravcem Trilex, již tak snadné není. Správná odpověď je, že zatím nikoliv, protože mezi Varnsdorfem a Rybníštěm se trať nachází již v Ústeckém kraji. Je však možné srovnat alespoň část trasy, která vede po Libereckém kraji, než překročí hranice s Německem. Trasu mezi Libercem a Hrádkem nad Nisou je možné projet za 32,- Kč s tarifem dopravce Trilex a za 35,- Kč s tarifem IDOL. V tomto případě se tak vyplatí upřednostnit tarif dopravce před krajským tarifem, viz obrázek 24 a 25.

Obrázek 25 Tarif dopravce Trilex

	Liberec
Liberec	X
Machnin	20 Kč (5 Kč)
Machnin hrad	20 Kč (5 Kč)
Chrastava-Andělská Hora	24 Kč (6 Kč)
Chrastava	24 Kč (6 Kč)
Bílý Kostel nad Nisou	26 Kč (6 Kč)
Chotyně	28 Kč (7 Kč)
Hrádek nad Nisou	32 Kč (8 Kč)

Obrázek 24 Tarif IDOL

Kategorie cestujících	Druh jízdného	Platnost jízdenky	Cena papírové jízdenky *
dospělý 18+	Jednotlivé jízdné	120 minut	35 Kč
dospělý 18+	Časovka IDOL 7 dnů		
dospělý 18+	Časovka IDOL 30 dnů		
dospělý 18+	Časovka IDOL 90 dnů		
dospělý 18+	Časovka IDOL 366 dnů		

Zdroj: IDOL (2019)

Zdroj: Die Länderbahn (2019d).

Cena za ujetý kilometr na výše specifikované relaci tak vyjde v IDOLu na 1,67 Kč/km a u Trilexu na 1,52 Kč/km, viz tabulka 19:

Tabulka 19 Vybrané jízdné na trase Liberec – Hrádek

Trasa	Tarif	Vzdálenost (km)	Obyčejné jízdné (Kč)	Kč/km
Liberec – Hrádek na Nisou	IDOL	21	35	1,67
	Trilex	21	32	1,52

Zdroj: vlastní zpracování

4.3.3 Středočeský kraj a Praha

4.3.3.1 Působnost alternativních železničních dopravců

Na území Středočeského kraje a hlavního města Prahy se lze v současné době setkat se dvěma alternativními dopravci, kteří zde provozují pravidelnou osobní dopravu. Jednou z nich je společnost Arriva jezdící na lince S49 Praha-Hostivař – Roztoky u Prahy. Druhým dopravcem je KŽC Doprava na lince S34 Praha-Masarykovo nádraží – Praha-Čakovice.

4.3.3.2 Tarify na regionálních linkách

Společnost Arriva působící na lince Praha-Hostivař – Roztoky u Prahy nemá žádný vlastní tarif, řídí se tarifem Pražské integrované dopravy. Zajímavostí je, že ve vlacích uznává také jízdenky Českých drah, a dokonce i režijní jízdenky Českých drah a Správy železniční dopravní cesty. (Arriva, 2019c) Arriva je tak první alternativní dopravce, který režijní jízdenky akceptuje. Vyhověla tak požadavkům organizátora pražské dopravy ROPIDu. (Šindelář, 2018c)

Společnost KŽC Doprava je na tom obdobně jako Arriva. Na městské lince mezi Pražským Masarykovým nádražím a Čakovice aplikuje tarif Pražské integrované dopravy a současně také uznává tarif Tr 10 Českých drah. Na rozdíl od Arrivy ale neakceptuje režijní jízdenky. (KŽC, 2019c)

Zajímavé je opět srovnání sazby za kilometr u jednotlivých dopravců. U Arrivy vychází cesta na 1,52 Kč/km (trasa trvá dle jízdního řádu 31 minut, tudíž je nutné si pořídit jízdenku na 90 minut za 32,- Kč), kdežto u KŽC jen na 1,26 Kč/km (trasa trvá jen 27 minut, pročež stačí lístek na 30 minut za 24,- Kč). Tarif Českých drah je v obou případech dražší, viz obrázek 26. V tom prvním vstupuje do hry ještě faktor, že trasa nevede souběžně, ale přes Hlavní nádraží s přestupem, takže je o kilometr delší. Naopak na trase Masarykovo nádraží – Čakovice jezdí osobní vlaky Českých drah souběžně, přesto je cena na totožné relaci u Českých drah podstatně vyšší, viz tabulka 20:

Tabulka 20 Vybrané jízdné v relacích s působností KŽC a Arrivy

Trasa	Tarif	Vzdálenost (km)	Obyčejné jízdné (Kč)	Kč/km
Praha-Hostivař – Roztoky u Prahy	Arriva (PID)	21	32	1,52
	ČD	22	42	1,91
Praha-Masarykovo nádraží – Praha-Čakovice	KŽC (PID)	19	24	1,26
	ČD	19	38	2,00

Zdroj: vlastní zpracování

Obrázek 26 Jízdné ČD Masarykovo nádraží – Čakovice

Zdroj: České dráhy (2019c)

4.3.4 Jihočeský kraj

4.3.4.1 Působnost alternativních železničních dopravců

V Jihočeském kraji působí na železnici dopravce GW Train Regio na třech tratích, České Budějovice – Černý kříž, Číčenice – Nové Údolí a Strakonice – Volary, a to již od roku 2017.

4.3.4.2 Tarify na regionálních linkách

Na území Jihočeského kraje právě probíhá pilotní provoz tzv. Integrovaného dopravního systému Jihočeského kraje. Do něj je kromě autobusových linek také částečně zahrnuto pět železničních, z toho čtyři dopravce České dráhy a jedna dopravce GW Train Regio, konkrétně v úseku České Budějovice – Zlatá Koruna (na trati České Budějovice – Černý Kříž). (IDS, 2019) To vše však jen v rámci časových předplatných jízdenek. Jak se píše v Tarifu IDS (2019b) JK odstavec 6.2: *„Jízdenka pro jednotlivou jízdu v rámci IDS JK není integrovanou jízdenkou a cestující jsou odbavováni dle kilometrických Tarifů jednotlivých dopravců.“* a odstavec 6.3: *„Jednorázová jízdenka platí pouze pro jízdy v rámci jedné zóny. Časová platnost a cena této jízdenky je uvedena v Ceníku jízdného IDS JK. Cena a podmínky pro nákup jednotlivých jízdenek pro zóny se zapojenou MHD jsou stanoveny v Tarifu dopravce provozující MHD.“* V tomto ohledu je tak integrace krajské dopravy nedotažena, na druhou stranu nepřináší zmatky a komplikace do integrovaných tarifů. (IDS, 2019b)

Pro všechny tři Šumavské linky GW Train Regio platí klasický kilometrický tarif, viz obrázek 24. Na nejdelší trati České Budějovice – Nové Údolí (96 km) tak podle tarifní tabulky vychází jízdné 110,- Kč. Na e-shopu GW Train Regio však lze zakoupit za 104,- Kč, viz obrázek 25.

Obrázek 27 Tarif GW Train Regio

tarifní pásmo	počet km		008	26 – 31	40
			009	32 – 35	45
			010	36 – 40	50
			011	41 – 45	57
		obyč. jízdné	012	46 – 50	63
			013	51 – 55	69
			014	56 – 60	76
			015	61 – 70	84
			016	71 – 80	92
			017	81 – 90	102
			018	91 – 100	110
			019	101 – 110	121
			020	111 – 120	131
			021	121 – 130	143
			022	131 – 140	155
			023	141 – 150	168
			024	151 – 170	182
001	1 – 4	12			
002	5 – 7	15			
003	8 – 10	18			
004	11 – 13	21			
005	14 – 17	25			
006	18 – 20	29			
007	21 – 25	34			

Zdroj: GW TR (2019e)

Obrázek 28 Jízdné v relaci v působnosti GW Train Regio

20.08.2019, 05:14 České Budějovice -> 07:48 Nové Údolí Os: 810105 Linky: 194

Jednorázové jízdenky
Ostatní (kolo, atd)
Akční jízdenky

Obyčejné jízdné
104,- Kč
+
0

Zdroj: GW TR (2019e)

Orientační představu ohledně sazby jízdného za kilometr poskytuje tabulka 21:

Tabulka 21 Vybrané jízdné dopravce GW Train Regio

Trasa	Tarif	Vzdálenost (km)	Obyčejné jízdné (Kč)	Kč/km
České Budějovice – Nové Údolí	GW TR	96	104	1,08
České Budějovice – Zlatá Koruna	GW TR	26	38	1,46

Zdroj: vlastní zpracování

4.3.5 Moravskoslezský kraj

4.3.5.1 Působnost alternativních železničních dopravců

V Moravskoslezském kraji působí dopravce GW Train Regio na trase Milotice nad Opavou – Vrbno pod Pradědem. Kromě něj ještě v regionu provozuje dopravu společnost Railway Capital na trati 314 Opava – Svobodné Heřmanice, ovšem pouze o víkendech.

4.3.5.2 Tarify na regionálních linkách

Ani jedna ze dvou výše jmenovaných tratí není zahrnuta do krajského integrovaného systému ODIS. Ve vlacích tak platí pouze jízdenky dopravce. (Railway Capital, 2019b) a (GW TR, 2019e) Pro ilustraci je možné srovnat cenu jízdného za ujetý kilometr na nejdelší možné trase, viz tabulka 22.

Tabulka 22 Vybrané jízdné v Moravskoslezském kraji

Trasa	Tarif	Vzdálenost (km)	Obyčejné jízdné (Kč)	Kč/km
Milotice nad Opavou – Vrbno pod Pradědem	GW TR	20	28	1,40
Opava – Svobodné Heřmanice	Railway Cap.	25	30	1,20

Zdroj: vlastní zpracování

4.3.6 Karlovarský kraj

4.3.6.1 Působnost alternativních železničních dopravců

V Karlovarském kraji na trati Sokolov – Kraslice, jedné z nejdéle soukromým dopravcem provozované lince a na trase Karlovy Vary – Mariánské Lázně dnes provozuje pravidelnou dopravu společnost GW Train Regio.

4.3.6.2 Tarify na regionálních linkách

V Karlovarském kraji funguje Integrovaný dopravní systém Karlovarského kraje pod názvem IDOK. Ten je v principu velmi jednoduchý a dobře popsáný, nabízí zónové jízdné po kraji, ale pouze ve formě časového předplatného. Všechny jednotlivé jízdenky prodávají dopravci na základě svých kilometrických tarifů. (IDOK, 2019) Výstřižek z tarifu dopravce GW Train Regio je na obrázku 29:

Obrázek 29 Výstřižek z tarifu GW Train Regio

tarifní pásmo	km vzdálenost	(cena)	
		obyč. jízdné (100%)	€
		CZK	
001	001 - 004	11	
002	005 - 007	14	
003	008 - 010	17	
004	011 - 013	20	
005	014 - 017	24	
006	018 - 020	28	
007	021 - 025	32	
008	026 - 030	38	
009	031 - 035	43	
010	036 - 040	48	
011	041 - 045	54	
012	046 - 050	60	
013	051 - 055	66	

Zdroj: GW TR (2019e)

Trasa z Karlových Varů do Mariánských lázní je dlouhá 53 kilometrů a vyjde tedy na 66,- Kč. Trasa ze Sokola na hranice s Německem do zastávky Kraslice - Pod vlekem je dlouhá 25 kilometrů a cestujícího přijde na 32,- Kč. (IDOS.cz, 2019) Cena se tedy neodchyluje od pásmového ceníku. Na kolik vyjde na těchto trasách jeden ujetý kilometr udává tabulka 23. Je vidět, že obě trasy vyjdou téměř shodně.

Tabulka 23 Vybrané jízdné dopravce GW Train Regio v Karlovarském kraji

Trasa	Tarif	Vzdálenost (km)	Obyčejné jízdné (Kč)	Kč/km
Karlovy Vary – Mariánské Lázně	GW TR	53	66	1,25
Sokolov – Kraslice-Pod vlekem	GW TR	25	32	1,28

Zdroj: vlastní zpracování

4.3.7 Královehradecký kraj

4.3.7.1 Působnost alternativních železničních dopravců

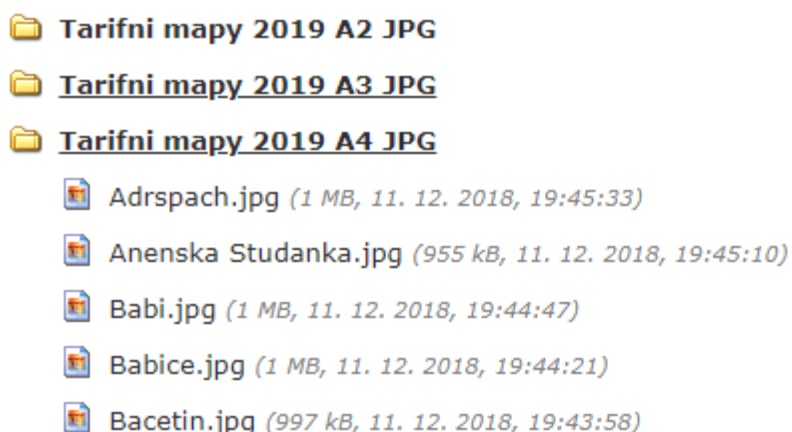
V Královehradeckém kraji působí na třech tratích alternativní dopravce GW Train Regio. Konkrétně zajišťuje dopravu na tratích Trutnov – Svoboda nad Úpou, Trutnov – Královec (a dále do Polska) a Adršpach – Meziměstí (a dále do Polska).

4.3.7.2 Tarify na regionálních linkách

Veřejná osobní doprava je organizována společností OREDO, což je organizátor dopravy pro Královehradecký a Pardubický kraj, podle tarifu IREDO (zkratka ze slova integrovaná regionální doprava). Jak se dá zjistit po chvíli čtení na stránkách organizátora regionální dopravy, systém je v celku průhledný. Pro zjištění ceny jednorázového obyčejného jízdného mezi dvěma lokalitami stačí otevřít jednu ze schematických map podle zóny, ze které se vyjíždí. Na mapce kraje, která se nám zobrazí, je pak na každé cílové zóně zřetelně uvedeno, kolik bude tato cesta stát. (OREDO, 2019)

Obrázek 30 Tarifní mapy v systému IREDO

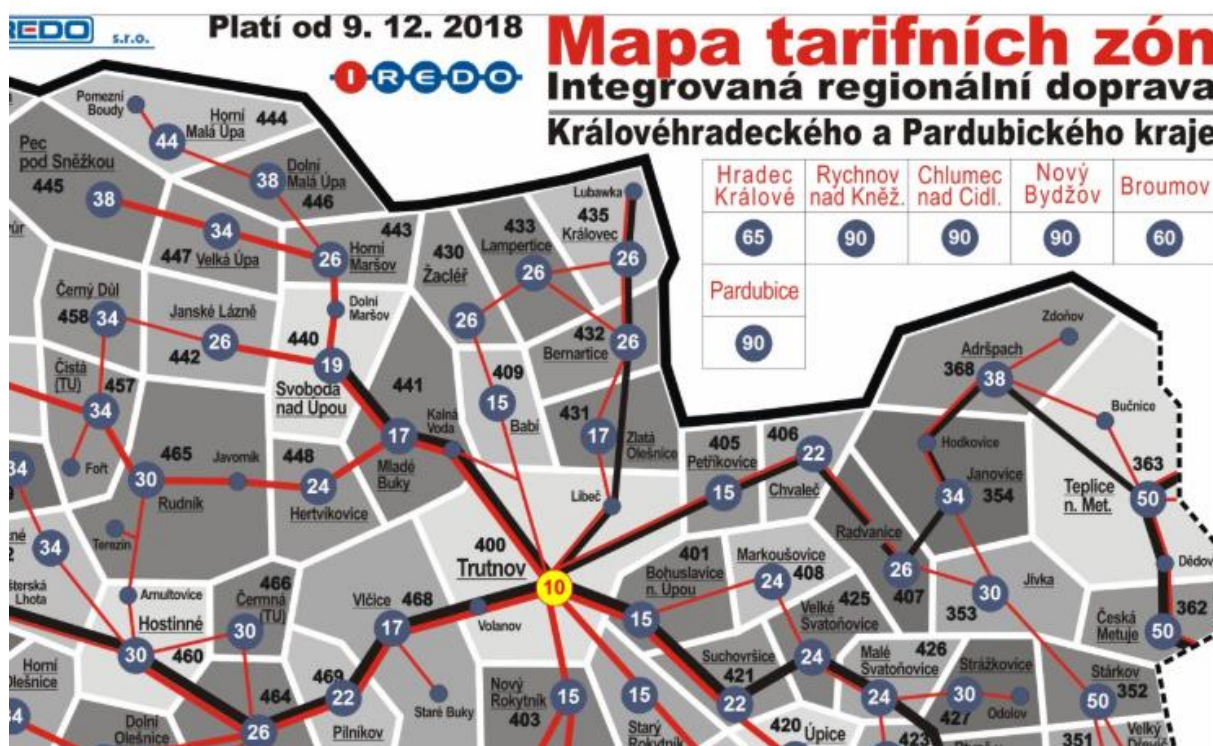
Grafické vyhledání ceny obyčejného jízdného, možnost kontroly povolené okliky.



Zdroj: OREDO (2019)

Tento systém vyhledávání své výchozí obce mezi obrázky ve formátu .jpg je sice poměrně krkolomný, viz obrázek 30 a dal by se nahradit krásně fungující webovou aplikací na totožné bázi, kde by stačilo označit výchozí polohu na mapě kliknutím, nicméně se i tak jedná o jeden z nejzdařilejších způsobů, jakým se organizátorovi krajské dopravy podařilo srozumitelně komunikovat ceny jízdného. Na obrázku 31 je vidět část mapy kraje (celá mapa je v příloze 3) rozdělená do zón s výchozím bodem v Trutnově, kde bílé číslo v modrém kruhu značí cenu jízdenky za dojezd do daného pásma. Jednoduché a přehledné.

Obrázek 31 Mapa jízdního tarifu IREDO při výjezdu z Trutnova



Zdroj: OREDO (2019)

Jak zobrazuje srovnávací tabulka 24, cesta dlouhá 10 kilometrů z Trutnova do Svobody nad Úpou vyjde v krajském tarifu na 19 Kč. V tarifu železničního dopravce GW Train Regio pak na 17 Kč. Z Trutnova do Královce vyjde cesta s krajským tarifem na 26 Kč, GW Train Regio za ni náúčtuje 24 korun. Jízdenka z Adršpachu do Meziměstí stojí s krajským tarifem 28 Kč, GW Train Regio 24 Kč. Jak tedy vyplývá z právě uvedeného, v relacích, ve kterých působí dopravce GW Train Regio, je obvyčejné jednosměrné jízdné levnější než to integrované od kraje, i když rozdíl je malý.

Tabulka 24 Vybrané jízdné v rámci tarifu IREDO a GW Train Regio

Trasa	Tarif	Vzdálenost (km)	Obyčejné jízdné (Kč)	Kč/km
Trutnov – Svoboda nad Úpou	IREDO	10	19	1,90
	GW TR	10	17	1,70
Trutnov – Královec	IREDO	17	26	1,53
	GW TR	17	24	1,41
Adršpach – Meziměstí	IREDO	16	28	1,75
	GW TR	16	24	1,50

Zdroj: vlastní zpracování

4.3.8 Pardubický + částečně Olomoucký kraj

4.3.8.1 Působnost alternativních železničních dopravců

Na tratích v Pardubickém kraji bude od prosince 2019 působit Leo Express, konkrétně na trati Ústí nad Orlicí – Mlýnský Dvůr, Dolní Lipka – Hanušovice (o víkendech) a na vybraných spojích

Praha – Pardubice – Ústí nad Orlicí. (Leo Express, 2019d) Kromě Leo Expressu v Olomouckém kraji působí ještě Railway Capital se svými historickými vozy, který provozuje sobotní letní dopravu na Tovačovské dráze mezi Tovačovem a Kroměříží. (Railway Capital, 2019c)

4.3.8.2 Tarify na regionálních linkách

Co se týče dopravce Leo Express, tak ten na svých stránkách avizuje, že na trase bude platit krajský tarif IREDO. O prodeji vlastního tarifu se nezmiňuje. (Leo Express, 2019d) Railway Capital podle dostupných informací a údajů na webové stránce věnované Tovačovské dráze působí vyloženě jen jako dodavatel a provozovatel vlaku. Přestože jezdí pravidelně každou sobotu, má oficiální status zvláštního vlaku a na zmíněné stránce je uveden zvláštní smluvní tarif, viz obrázek 32:

Obrázek 32 Smluvní tarif Railway Capital na Tovačovské dráze

celá trasa Kroměříž - Tovačov nebo opačně (dospělý).....	50,- Kč
celá trasa Kroměříž - Tovačov nebo opačně (dítě 6 až 15 let).....	30,- Kč
úsek Kojetín - Tovačov nebo opačně (dospělý).....	30,- Kč
úsek Kojetín - Tovačov nebo opačně (dítě 6 až 15 let).....	20,- Kč
úsek Kojetín - Kroměříž nebo opačně (dospělý).....	20,- Kč
úsek Kojetín - Kroměříž nebo opačně (dítě 6 až 15 let).....	10,- Kč
jízda přes 1 zastávku mezi Kojetínem a Tovačovem (dospělý).....	20,- Kč
jízda přes 1 zastávku mezi Kojetínem a Tovačovem (dítě 6 až 15 let).....	10,- Kč
jízda do sousední zastávky mezi Kojetínem a Tovačovem.....	10,- Kč
přeprava jízdního kola nebo zvířete.....	30,- Kč
Děti do 6 let jezdí zdarma (včetně nároku na bezplatnou přepravu kočárku).	

Zdroj: Kroměřížská dráha (2019)

Níže srovnání jízdného v relaci Ústí nad Orlicí – Mlýnský Dvůr mezi současným dopravcem České dráhy a jeho nástupcem Leo Express jezdící podle tarifu IREDO. V rámci Olomouckého kraje ještě pro získání širšího kontextu bude jízdné srovnáno se zvláštním vlakem na Tovačovské dráze.

Tabulka 25 Vybrané jízdné v tarifu IREDO, ČD a Railway Capital

Trasa	Tarif	Vzdálenost (km)	Obyčejné jízdné (Kč)	Kč/km
Ústí nad Orlicí – Mlýnský Dvůr	IREDO (Leo)	52	55	1,06
Ústí nad Orlicí – Mlýnský Dvůr	ČD	52	84	1,62
Tovačov – Kroměříž	Railway Cap.	20	50	2,50

Zdroj: vlastní zpracování

Z tabulky 25 vyplývá, že současné jízdné zakoupené u Českých drah na zmiňované trase je asi o 35 % dražší, než při využití krajského tarifu, který bude používat Leo Express. Nástupem soukromého dopravce se tak cesta zlevní. V relativním srovnání tak cestující zaplatí o 56 haléřů na kilometr méně. Zvláštní vlaky vypravené mezi Tovačovem a Kroměříží pak vychází podstatně

Obrázek 33 Jízdné ČD na trase Ústí n. Orlicí – Mlýnský dvůr

draž, na 2,50 Kč/km. Avšak zde je nutné podotknout, že se jedná o turistickou atrakci a není ji tam možné přímo srovnávat s dopravou v závazku veřejné služby, přestože je také objednáвана a dotována.

Zdroj: České dráhy (2019e)



Zdroj: OREDO (2019)

4.3.9 Ústecký kraj

4.3.9.1 Působnost alternativních železničních dopravců

V Ústeckém kraji bude zastoupení alternativních dopravců od prosince roku 2019 nejvýznamnější. Trati Ústí nad Labem – Děčín, Ústí nad Labem – Žatec, Teplice – Litvínov a Ústí nad Labem – Štětí převezme RegioJet. Trati Lužná u Rakovníka – Jirkov, Chomutov – Vejprty a Most – Rakovník (částečně na území Středočeského kraje) převezme německý dopravce Die Länderbahn. Linku Lovosice – Most převezme dopravce Automatizace železniční dopravy (AŽD). A jednu turistickou železniční linku Kadaň – Podbořany bude zajišťovat Railway Capital.

4.3.9.2 Tarify na regionálních linkách

Co se týče integrace dopravy, tak Doprava Ústeckého kraje je na tom velice dobře. V rámci tohoto jednotného tarifu je možné kombinovat dopravní prostředky a cestovat prostřednictvím autobusové, železniční, lodní, městské i turistické dopravy. Papírové jízdenky DÚK platí na území Ústeckého kraje ve všech zelených meziměstských autobusech, ve všech vlacích (mimo mezinárodní spoje EC, IC a EN), v MHD Teplice, MHD Ústí nad Labem, MHD Bílina, MHD Děčín, MHD Varnsdorf, v MHD Chomutova a Jirkova i v nostalgických turistických vlacích DÚK a na turistických lodích DÚK na Labi. Jízdenky DÚK platí také na vybraných integrovaných linkách DÚK v části Saska, Středočeského a Plzeňského kraje. (Doprava Ústeckého Kraje, 2019)

K výpočtu jízdného slouží Kalkulátor jízdného Dopravy Ústeckého kraje, který posloužil jako podklad pro následující kalkulace. Ceny ČD byly čerpány z jejich e-shopu. (Doprava Ústeckého Kraje, 2019)

RegioJet bude na svých linkách uznávat jediný tarif, a to krajský DÚK. Proto už teď je možné říci, že na dvou ze tří tratí cestující po změně dopravce a tarifu ušetří (pokud si nyní kupovali jízdenky přímo od Českých drah), viz tabulka 26.

Tabulka 26 Vybrané jízdné v relacích s budoucí působností RegioJetu

Trasa	Tarif	Vzdálenost (km)	Obyčejné jízdné (Kč)	Kč/km
Ústí nad Labem – Děčín	DÚK (RegioJet)	28	39	1,39
	ČD	28	50	1,79
Ústí nad Labem – Bílina	DÚK (RegioJet)	30	48	1,60
	ČD	30	40	1,33
Most – Žatec	DÚK (RegioJet)	32	41	1,28
	ČD	32	56	1,75

Zdroj: vlastní zpracování

Další tři linky převezme společnost Die Länderbahn. Linka U12 (Osek – Most – Rakovník) a U14 (Jirkov – Lužná u Rakovníka) zajíždí do Středočeského kraje, což je zajímavostí, protože v regionální dopravě toto není úplně zvykem. Proto jednou z podmínek smlouvy *bezpodmínečně plně zapojení dopravce do integrovaného dopravního systému Doprava Ústeckého kraje, tj. včetně uznávání elektronických jízdních dokladů uložených na čipových kartách DÚK, dále pak integrace v rámci PID a Státního jednotného tarifu.*“ (Rada Ústeckého kraje, 2019) I přes tuto podmínku si však kraje (a jejich integrované dopravní systémy) stále nedokáží vzájemně uznávat (a prodávat) jízdné přes hranici kraje.

Jak je zřejmé z tabulky 27, na všech třech trasách, které převezme od prosince 2019 soukromý dopravce, cestující ušetří oproti nákupu jízdenky od stávajícího dopravce České dráhy (ačkoliv tu možnost mají už dnes). Jízdné na krajský tarif vychází asi o třetinu levněji.

Tabulka 27 Vybrané jízdné v relaci s budoucí působností Die Länderbahn

Trasa	Tarif	Vzdálenost (km)	Obyčejné jízdné (Kč)	Kč/km
Osek – Domoušice	DÚK (Die Länderbahn)	66	77	1,17
	ČD	66	103	1,56
Jirkov – Žatec	DÚK (Die Länderbahn)	31	44	1,42
	ČD	31	54	1,74
Chomutov – Vejprty	DÚK (Die Länderbahn)	58	54	0,93
	ČD	58	92	1,59

Zdroj: vlastní zpracování

Na turistické trati Lovosice – Most od roku působí společnost a dopravce AŽD Praha, která ji od SŽDC v roce 2016 zakoupila. Tuto trať plánuje využívat jako zkušební polygon pro své technologie, jako například moderní zabezpečovací systémy nebo autonomní regionální vlaky (řízené automaticky bez strojvůdce). Původní víkendový provoz nahradí od prosince 2019 pravidelný provoz poté, co dopravce splnil náročně podmínky Ústeckého kraje (např. moderní a rychlejší vlakové jednotky). (AŽD, 2019c) Na trase platí také tarif Doprava Ústeckého kraje.

Tabulka 28 Vybrané jízdné z tarifu AŽD Praha

Trasa	Tarif	Vzdálenost (km)	Obyčejné jízdné (Kč)	Kč/km
Lovosice – Most	AŽD Praha	44	59	1,34

Zdroj: vlastní zpracování

Na poslední, také turistické trati Kadaň – Podbořany, tzv. Doupovské dráze, působí soukromý dopravce Railway Capital. Na této trase platí tarif DÚK. 39 kilometrů dlouhá trasa vyjde na 44 Kč. (Railway Capital, 2019c)

Tabulka 29 Vybrané jízdné z tarifu DÚK

Trasa	Tarif	Vzdálenost (km)	Obyčejné jízdné (Kč)	Kč/km
Kadaň – Podbořany	Railway Cap.	39	44	1,13

Zdroj: vlastní zpracování

4.3.9.3 Plzeňský kraj

Plzeňský kraj se zatím s úspěchem na poli liberalizace železniční dopravy s úspěchem nesetkal. Jedinou linkou, kterou na jeho území v současné době provozuje soukromý dopravce (GW Train Regio), je turistický okružní vlak Český les v trase Plzeň – Bělá nad Radbuzou. Na této lince však s plzeňským krajským tarifem nepochodí cestující vůbec. Ve vlaku platí pouze tarif dopravce, jehož cenu za dvě části trasy uvádí tabulka 30. Jak vyplývá ze sazby za ujetý kilometr, přestože dopravce na trati nemá žádnou „konkurenci“ v podobě alternativně použitelného tarifu, jeho sazba je poměrově nižší než na jiných tratích v ČR, zejména pak ve srovnání s Českými drahami. (GW TR, 2019f)

Tabulka 30 Jízdné GW Train Regio na okružní turistické lince v Plzeňském kraji

Trasa	Tarif	Vzdálenost (km)	Obyčejné jízdné (Kč)	Kč/km
Plzeň – Bělá pod Radbuzou	GW TR	79	88	1,11
Bělá pod Radbuzou – Plzeň	GW TR	77	88	1,14

Zdroj: vlastní zpracování

V čem se Plzeňský kraj stává průkopníkem je úplné zrušení akceptování tarifu dopravce (v Plzeňském kraji téměř výhradně České dráhy) ve všech spojích objednávaných krajem a nahrazení ho krajským integrovaným tarifem. Kraj si od toho slibuje příznivější tarif, jednotné přestupné jízdné, krajské slevy, akční jízdné apod. Jednoduše řešeno, převedení kontroly nad jízdným pro cestující jen do rukou kraje. S tím se pojí ale i přenesení rizika výše tržeb vybrané od cestujících na kraj. V současné době si o vybrané jízdné dopravce v závazku veřejné služby ponížoval prokazatelnou ztrátu. V praxi by to tak znamenalo, že by na regionálních plzeňských tratích neplatily ani slevy a režijní jízdenky zaměstnanců Českých drah, stejně jako by nebylo možné (minimálně do zavedení národního tarifu) v pokladně mimo kraj zakoupit jízdenku až do cílové destinace v rámci Plzeňského kraje. (Sůra, 2019c) Obdobnou cestou se už vydal Ústecký kraj u nově vysoutěžených železničních linek.

5 DISKUSE, TRENDY A RIZIKA

5.1 Způsob výběru dopravce v závazku veřejné služby

Jak ukládá České republice IV. Železniční balíček, v roce 2023 přestane být možné vybírat dopravce v železniční dopravě v závazku veřejné služby tzv. přímým zadáním. To znamená, že objednatel dopravy (Ministerstvo dopravy, kraje, obce apod.) již nebude moci napřímo uzavřít smlouvu o uhrazení prokazatelné ztráty, tedy dotovanou dopravu, ale bude muset všechny kontrakty soutěžit.

V rámci českého trhu několik takových soutěží proběhlo, ale nikdy hladce a často skončily nezdarem. Výhodou soutěží je maximální transparentnost, vyšší pravděpodobnost, že se podaří dosáhnout nižší ceny a především možnost tímto způsobem uzavřít kontrakt až na 15 let, což sníží cenu díky delšímu rozložení odpisů. Nevýhodou je nutnost dodržení přísných pravidel soutěže a zadávacích podmínek, od kterých není možné se odchýlit a vyjednávat.

Naopak v posledních letech praxí ověřený způsob přímého zadání, avšak formou tržních konzultací, se jeví v současné chvíli jako efektivní (za předpokladu, že zadavatel žádného z uchazečů nediskriminuje). Umožňuje totiž objednateli dopravy po veřejném oznámení záměru přidělení výkonu přímým zadáním s ročním předstihem (což mu ukládá zákon), oslovit dopravce s výzvou k podání nabídky. Tyto nabídky pak může srovnat pomocí vlastních kritérií, které však nejsou dány fixně, tudíž kromě jen kvantitativního hodnocení ceny a splnění technického zadání, může kvalitativně posuzovat i stáří nabídnutých vozů, nabízené extra služby navíc apod. Příkladem může být Ústecký kraj, který zadal dopravu od prosince 2019 na vybraných linkách napřímo RegioJetu s odložením požadavku na nasazení nových jednotek do roku 2021. Do té doby smí jezdit s rekonstruovanými staršími vozy. Nevýhodou je, že variabilita tržních konzultací nese riziko diskriminace některých uchazečů, výběr nemusí probíhat úplně transparentně, existuje riziko vyšší ceny a smlouvu přímým zadáním lze uzavřít jen na dobu 10 let. V každém případě, jak bylo řečeno výše, možnost přímého zadání skončí v roce 2023, přičemž kontrakty uzavřené v tomto roce budou trvat nejdéle do roku 2033.

Otázkou je, jak se bude Ministerstvu dopravy a krajům dařit ve vypisování soutěží. Zda bude docházet ke komplikacím v podobě napadání výsledků, jestli se bude dařit specifikovat podmínky tak dobře, aby měli alternativní dopravci zájem se soutěže účastnit, jelikož jsou omezeni především dostupným vozovým parkem apod. Otázkou je, jak velké soubory tratí jsou alternativní dopravci schopni obsáhnout. Dojde-li například k pozdnímu vypsání nebo zdržení v průběhu soutěže na železniční dopravní obsluhu celého kraje, k čemuž budou potřeba desítky vlakových jednotek, nebude v reálných časových možnostech alternativního dopravce zakoupit nebo si nechat potřebné jednotky vyrobit. Tím pádem se zamýšlený konkurenční efekt a snížení ceny konat nebude, jelikož jediný hráč na trhu, který bude schopný požadované množství vozů v termínu dodat, budou České dráhy. Souvisejícím rizikem je tak potenciální možnost zafixování státního dopravce České dráhy na soutěžených souborech tratí na dalších 15 let.

5.2 Vozový park a kapacita alternativních dopravců

5.2.1 Vozový park

Velkou komplikací pro alternativní dopravce je dostupnost nových vlakových jednotek. Čekací doba na dodání nových jednotek se pohybuje v horizontu několika let. To je však příliš dlouhá doba, protože vítěz tržních konzultací nebo soutěže měl dosud obvykle méně než rok na přípravu. Z toho důvodu si musí dopravci buď objednat nové vlakové jednotky bez jistoty využití, tzv. na sklad, nebo musí využít ojeté vozy od jiných dopravců v Evropě. Objednávání „na sklad“ bez uzavření smlouvy na provoz je kapitálově velmi riskantní, tím spíše, že si dopravce nikdy nebude moci jistý, zda jím objednané jednotky budou splňovat všechny zadávací podmínky soutěže, což by byl (mimo přímé zadání) neřešitelný problém. Dopravci proto ve lhůtě, kterou mají k dispozici, sahají po ojetých vozech z druhé ruky, často do Německa od DB Regio, které následně zrekonstruuji tak, aby dělaly dojem vozu nového. Je fakt, že zlepšení standardu se oproti stávajícím historickým vozům Českých drah často dostavuje i v těchto již vyřazených německých regionálních jednotkách. Právě proto většina jednotek alternativních dopravců, které nasadí na své regionální linky, budou vozy RegioSprinter nebo jednotky 628.

Problém ovšem může nastat ve chvíli, kdy požadavkem v soutěži bude nasazení nových jednotek bez poskytnutí dostatečné lhůty k jejich výrobě. Tím může docházet k reálnému vyřazení některých dopravců, kteří nebudou schopni jednotky včas dodat a tím pádem efekt vstupu konkurence na železnici opadne.

5.2.2 Zájem alternativních dopravců o další tratě

Po posledních několika letech, kdy se soukromým dopravcům dařilo a všichni, kteří veřejně avizovali zájem získat zakázku v závazku veřejné služby, od prosince 2019 v tomto odvětví působit budou. Po uzavření svých smluv tak přesunuli pozornost směrem k nákupu potřebných vlakových jednotek, náboru stovek zaměstnanců (kterých je na trhu nedostatek) a zajištění všech dalších administrativních a provozních potřeb a zázemí ke spuštění nového provozu.

I přes zdánlivě velký počet dopravců ucházejících se o zakázky v minulých letech tak jako by nyní s jejich úspěchy upadla vůle se o provoz na dalších tratích ucházet. Je to logické, vzhledem k velikosti alternativních dopravců pravděpodobně vyčerpali interní kapacity a celé své soustředění nyní věnují spuštění provozu. Dá se také předpokládat jejich kapitálové vyčerpání, jelikož museli investovat vysoké finanční prostředky.

Otázkou nyní je, jak budou probíhat další soutěže. Do některých z posledních tržních konzultací, které kraje pořádali na své soubory tratí, se žádný alternativní dopravce nepřihlásil. Krajům tak nezbylo, než dopravu zadat znovu Českým drahám, i když třeba jen na zkrácenou dobu. Po prvotním nadšení z úspěchu liberalizace osobní železniční dopravy a úsporám v řádů stovek milionů korun tak může přijít deziluze, kdy poptávka ministerstva dopravy a krajů zásadně překročí nabídku, kterou jsou alternativní dopravci schopni poskytnout, primárně z kapacitních důvodů.

Pokud na českých trh napřímo nevstoupí nějaký silný zahraniční železniční hráč typu Deutsche Bahn, který vlastní potřebný vozový park i zázemí, bude otázkou, do jaké míry budou alternativní dopravci do roku 2023 a dále schopni ještě zmobilizovat síly a ucházet se o další tratě. Vše asi napoví rok 2020, kdy poprvé se poprvé uvidí, jak dopravci svůj nový úkol zvládnou.

5.2.3 Náhradní vozy a jednotky

Rizikem malých dopravců je absence záložních vozidel. Faktem je, že některé kraje ve svých výběrových řízeních požadují alespoň jedno náhradní vozidlo stejné kvality, to však také nemusí stačit. Velcí dopravci, jako České dráhy, nemají problém v řádu hodin nahradit odstavený vlak při poruše či nehodě. Alternativní dopravci obvykle žádný takový nemají (stojící vůz či jednotka je zbytečný náklad negenerující výnos), takže v případě výpadku buď musí zálohu zapůjčit od konkurenčních dopravců nebo přichází na řadu náhradní autobusová doprava.

Záložní vozy či jednotky pro případ výpadku nejsou problém jen alternativních dopravců, ale motorových jednotek obecně. Například na trase Děčín – Rumburk vedoucí přes Německo jezdí proti sobě dvě jednotky Siemens-Desiro dopravce Deutsche Bahn. Chce-li dopravce zvýšit kapacitu tohoto spoje při jízdě větší skupiny osob, jediná možnost je za motorovou jednotku připojit další. Přidat nějaký vagon nelze. Problém je, že ani Deutsche Bahn tu jednotku volnou v oblasti nemá, takže neexistuje reálná možnost kapacitu vlaku zvýšit. Jedou-li pak jedním spojem například dvě skupiny dětí na tábor po 50 osobách, přestože si přepravu objednají s měsíčním předstihem, dopravce na tuto poptávku nezareaguje. Nejen, že skupina nemá vyhrazená místa na sezení, na která má se skupinovou jízdenkou nárok, ale dokonce se pak tísní namačkaná v uličce.

Nemožnost posílit nebo nahradit spoj volnou motorovou jednotkou v případě potřeby tak bude problém, který se bude projevovat u alternativních dopravců po celé republice, zejména v oblastech, kde je obvyklá požadovaná přepravní kapacita obecně nízká, z důvodu, že zkrátka není co k vlaku připojit.

5.3 Tarify jízdného

5.3.1 Vliv krajských integrovaných dopravních systémů

Dalším faktorem, který se s nástupem nových dopravců dostane výrazněji na povrch, budou ceny jízdného. Už dnes je standardem, že na linkách, které objednává kraj, má dopravce kromě svého jízdného také povinnosti uznávat jízdné krajského integrovaného dopravního systému. Trend je takový, že kraje jdou v tomto ještě dále a v nových smlouvách už na krajských linkách automaticky počítají s tím, že dopravci budou prodávat pouze krajský tarif a žádný vlastní mít nebudou.

Uznávání krajského jízdného má samozřejmě přidanou hodnotu – je možné používat různé dopravní prostředky na jednu jízdenku. Další výhodou je, že krajské jízdné je téměř ve všech srovnávaných případech levnější, než jízdné Českých drah. Nevýhoda však následuje hned vzápětí. Krajské integrované dopravní systémy nejsou provázané a vzájemně nespolupracují. Cesta za prací či do školy přes hranice kraje se tak notně prodraží. Není možné používat obyčejnou časovou předplatnou jízdenku na celou cestu, je potřeba mít pro každý kraj zvlášť. Alternativou je na většině míst jízdné od Českých drah, ale to je dražší. Existuje možnost, jak si pravidelné dojíždění zlevnit, a to In kartou Českých Drah. Ovšem tyto karty nebudou nic platné, bude-li na trase po přestupu jiný dopravce. Ten pochopitelně slevovou kartu Český drah uznávat nebude, naopak bude nabízet tu svou.

Důsledkem toho, že kraje řeší svou dopravu každý samostatně, jiným systémem s jinými tarifními sazbami, budou následující dopady. Při každém přestupu k jinému dopravci bude potřeba si zakoupit novou jízdenku. Tím se jízdné v principu prodraží, protože v každém tarifu je počítáno s nástupní

sazbou. To by nebylo tak zlé, pokud by se v jedné pokladně dala zakoupit jízdenka až do finální destinace. Dopravci (resp. kraje) však jízdenky ostatních dopravců (resp. krajů) prodávat nebudou. Minimálně ze začátku tak bude docházet ke zmatení cestujících zvyklých používat dráhu jako jeden celek. Zkomplikuje se i nákup jízdenek online. Z jednoho e-shopu již nebude možné při změně dopravce koupit jízdenku až do cíle. Cestující bude muset znát všechny dopravce na trase, aby věděl, na kterých webových stránkách má nakupovat. Celý proces se tak značně stíží, prodlouží a znepríjemní.

Již dnes tak dochází k případům, že na totožné trase cestující za jednotlivé jízdné platí několik různých sazeb. Do toho vstoupí další věrnostní a slevové karty, akční jízdné krajů a dopravců, různé kombinace apod. Optimalizace nákladů na denní dojíždění v rámci krajů a především mezi kraji se tak od prosince 2019 stane úplně novým oborem vyžadujícím zdatné matematické dovednosti a schopnosti multikriteriálního rozhodování.

5.3.2 Národní tarif

A právě zde vstupuje do hry národní tarif. Tarif, který budou prodávat a uznávat povinně všichni železniční dopravci, výhledově pak také všichni autobusoví, kteří vykonávají svou dopravu v závazku veřejné služby. Praktický efekt je zřejmý – zakoupení jedné jízdenky z bodu A do bodu B a je jedno, s kolika dopravci cestující jede nebo kolika kraji cestující projíždí. Jediný nákup, na pokladně, online, ve vlaku a není potřeba nic řešit.

Má to však několik ale. Národní tarif nenahradí nic z výše popsaného, ale pouze se zařadí po bok všech ostatních tarifů. Realitou na české železnici tak bude, že na jedné trase bude možné si zakoupit jízdné podle tří různých tarifů. Tarif dopravce, tarif krajské integrované dopravy a národní tarif. Zda si bude cestující muset jeden vybrat nebo mu prodejce jeden vybere (nejdražší či nejlevnější, neprojeví-li cestující iniciativu), bude velké téma. Je dost možné, že u pokladen či ve vlaku začneme slyšet věty typu: „Prosil bych nejlevnější variantu jízdenky z bodu A do bodu B.“ A pokladní nebo průvodčí odpoví: „Tak moment, zkusím to naklikat do všech třech systémů a řeknu vám, na kolik to vychází.“ Zcela bizarní situace. Logické by přece bylo na stejné trase platit stejnou částku za obyčejné jízdné.

To, že rozdíly v cenách budou, je zcela jasné už nyní. Národní tarif bude vypočítáván kilometricky podle ujeté vzdálenosti. Krajské integrované jízdné podle tarifních jednic, čili vesměs zónově. Dopravce, bude-li mít možnost účtovat vlastní tarif, pravděpodobně také kilometricky, avšak podle vlastních sazeb. Všechny tři systémy budou nabízet časové předplatné, slevové karty, síťové jízdné, akční jízdné a všechny tři systémy si budou přímo konkurovat. Pro dopravce i kraj bude výhodnější, vybere-li peníze za jízdné přímo a ne až po přerozdělení z národního tarifu. Národní tarif naopak bude fixní, aby byl transparentní a univerzálně použitelný.

Tím se však odhaluje další problém či riziko. Cenu za kilometrickou sazbu nyní tvoří tým expertů na základě posouzení cen na celém území České republiky. Jaká však bude cena, kterou stát přikáže všem dopravcům v závazku veřejné služby akceptovat? Nebude nízká? Nebude příliš vysoká? Ve druhém scénáři tak může možná dopravce nasadit ceny výše, než jak by to udělal ve standardním konkurenčním prostředí. Jeho ceny budou stále nižší než ceny národního tarifu, což se bude dobře komunikovat, ale reálně dojde ke zdražení.

Také národní tarif bude nabízet síťové jízdné a slevové karty na cestování. Cestující tak bude muset v rámci optimalizace nákladů na cestování zvážit celou řadu faktorů. Jezdí pouze vlakem? Jezdí pouze

s jedním dopravcem? Jezdí v rámci nějakého integrovaného systému? Využívá tarif integrovaného dopravního systému, v rámci kterého může využívat jak vlaky, tak autobusy? Vyplatí se mu pořídit věrnostní kartu na jízdné od vlakového dopravce? Vyplatí se mu slevová karta na národní tarif, jezdí-li dostatečně často mimo svůj kraj vlakem? Hledání odpovědi na tyto otázky bude velmi složité a jen skuteční odborníci na veřejnou dopravu budou schopni každému cestujícímu individuálně doporučit nejvhodnější volnu. S nadsázkou tak možná vzniknou nové poradenské firmy zaměřené právě na tento obor.

Avšak tohle je hudba budoucnosti, která nastane nejdříve v průběhu roku 2020. Do té doby žádný národní tarif nebude a cestující si bude muset cestu tarifní džunglí prosekávat sám.

5.3.3 Převzetí rizika za provoz na železnici krajem

Poměrně svérázný způsob, jakým kraje mohou svou železnici provozovat, je převzetí celkového rizika tržeb z jízdného na sebe. Touto cestou plánuje v příštích letech jít například Plzeňský kraj. Ve všech spojích, které objednává a dotuje (v současné době jen od Českých drah), chce zavést platnost pouze krajského tarifu. Jinými slovy, zamýšlí přestat uznávat jakékoliv jízdné Českých drah. Toto opatření má vést ke mj. ke dvěma efektům. Kraj chce zajistit, aby na jím dotované dopravě nejezdili cestující zdarma (režijní jízdenky) nebo s výraznými slevami od dopravce (In Karty). Kromě plzeňského tarifu a budoucího národního by tak jiné jízdné ve vlaku neplatilo. Výhoda pro kraj – bude mít kontrolu nad tržbami za jízdné, bude ho moci upravovat, zvyšovat či snižovat dle zájmu dostat do vlaků více cestujících. Nevýhoda pro cestující jedoucí kamkoliv přes hranice kraje. Systémy nebudou provázané a bude tak muset mít více jízdenek, což se prodrazí.

Jiným případem je Jihočeský kraj. Ten naopak plánuje pořídit vlastní vlaky na provoz v kraji, které bude dopravci pronajímat. Nebude tak dotovat ztrátu dopravce, ale bude platit celé náklady za provoz vlaků.

Otázkou však je, měli by kraje takto podnikat? Je reálné očekávat, že subjekty financované z veřejných rozpočtů, resp. úředníci pracující na krajských úřadech, budou schopni dostatečně kompetentně, ekonomicky a s péčí řádného hospodáře provozovat železniční dopravu? Soukromé společnosti zájem minimalizovat náklady přirozeně mají, jde jim o zisk a rozvoj firmy. Ale který úředník ponese odpovědnost za ztrátový neefektivně řízený železniční provoz? Kdo na krajském úřadě bude mít zájem, aby železniční doprava nekončila nad rozpočtovanými náklady, když peníze jdou z veřejné kapsy? Zde vyvstává pochybnost, zda liberalizace železnice s cílem posílení konkurence na železnici má znamenat vstup státního aparátu, akorát z jiné pozice.

5.4 Doporučení v oblasti liberalizaci osobní železniční dopravy

5.4.1 Výběrová řízení na dopravce v závazku veřejné služby

Stát, potažmo kraje by měly postupovat obezřetně a koordinovaně při vypisování výběrových řízení na dopravce pro další roky. Výběrová řízení na jednotlivé dopravní soubory by měly vypisovat postupně v odstupech měsíců, aby měli potenciální zájemci možnost reálně posoudit možnost své působnosti a zpracovat kvalitní nabídku, což povede ke kýženému snížení ceny. V opačném případě, když by došlo

k vypsání soutěží na mnoho velkých dopravních souborů současně, je pravděpodobné, že se každý dopravce bude ucházet jen o vybrané dle vlastního uvážení a konkurenční tlak se tolik neprojeví.

Při výběru dopravců na další dopravní soubory se dá doporučit využívat efektivního přímého zadání za podmínky nediskriminace uchazečů, avšak kraje by měly též získat zkušenosti se soutěžením tak, jak bude vyžadováno od roku 2023, aby nedošlo později k průtahům, která vyústí v neuzavření smlouvy s dopravcem včas.

5.4.2 Tarify a jízdné

Co se týká tarifů, tak nevhodnější řešení by byla revize celého současného konceptu integrování dopravy. Elementární otázkou je, zda by se mělo po celém území republiky v dopravě objednávané v závazku veřejné služby platit stejné jízdné za ujetý kilometr, či zda by měly dopravci a kraje mít možnost do cen jízdného promlouvat a přizpůsobovat ho potřebám daného regionu.

V každém případě však nemůže být sporu o tom, že hranice kraje by neměla být hranicí platnosti jízdenky tak, jak je tomu v současné době v integrovaných krajských dopravních systémech. Obecně by si kraje měly přestat budovat separované systémy a měla by se začít rozvíjet i národní integrace krajských integrovaných systémů, která by překážky mezi kraji odstraňovala, místo aby je vytvářela.

Současně by také měla být vytvořena koncepce, která bude definovat pozici kraje ve financování dopravy v závazku veřejné služby. Má být koordinátor, který objednává dopravu a financuje její prokazatelnou ztrátu pro zajištění dopravní obslužnosti kraje, přičemž do jízdného promlouvá jen částečně nebo má dopravní obslužnost z veřejných rozpočtů zajišťovat svépomocí libovolným způsobem?

Současný anarchistický stav tarifní džungle není pro cestujícího optimální, není prakticky možné se v něm vyznat, optimalizace nákladů na cestování veřejnou dopravou různými dopravci a v různých integrovaných systémech je pro složitost tarifů obyčejným občanem nerealizovatelná a ani plánovaný národní tarif to nezmění.

5.4.3 Požadavky na vozový park

Kraje při výběru dopravce, možná ve snaze získat politické body a viditelné efekty, často požadují nové jednotky s nadstandardní výbavou jako je připojení k WiFi, zásuvky apod. Všechny tyto služby se samozřejmě promítnou do nákladů, které budou dopravci požadovat ke kompenzaci. Na páteřních krajských linkách, kde lidé tráví desítky minut denně, to smysl v některých případech dávat může. Avšak na navazujících lokálních tratích s krátkou jízdní dobou je něco takového zbytečný luxus. Za jednu cenu tak kraj může objednat buď nový luxusní moderní vlak, který bude pro své investiční náklady v trvalé a hluboké provozní ztrátě nebo může zvolit oslovení některého z dopravců se starším vozovým parkem, s vozy, které jsou účetně odepsané a za stejnou cenu objednat i dvojnásobný počet spojů denně.

6 ZÁVĚR

Cílem této práce bylo provést analýzu historického vývoje liberalizace české osobní železniční dopravy, dopravců vlastnících licenci na osobní železniční dopravu, sumarizaci současných železničních linek v jejich působnosti a vyzkoumat, za jakých tarifních podmínek bude možné v jednotlivých krajích cestovat vlaky na tratích, kde budou od prosince 2019 působit alternativní dopravci. Na základě všech získaných poznatků pak v závěrečné diskusi popsat trendy, kterými se česká železnice ubírá a rizika, která se se současným způsobem liberalizace pojí.

V úvodní části práce jsme popsali historický vývoj železnice ve světě a v České republice. V návaznosti na to jsme definovali instituce a legislativní rámec pojící se s provozováním osobní železniční dopravy. Dále jsme se zabývali postupem liberalizace osobní železniční dopravy jak v Evropské Unii, tak v České republice.

Popsali jsme první pokusy o demonopolizaci české železnice, jednotlivé harmonogramy, podle kterých bylo plánováno spuštění soutěží pro zajištění dopravce v závazku veřejné služby. Detailně jsme zmapovali postupný vývoj otevírání českého železničního trhu alternativním dopravcům.

V další části práce jsme provedli sumarizaci alternativních dopravců ve vztahu k jejich působnosti na českých tratích od prosince 2019. Na to jsme navázali analýzou současné činnosti všech subjektů, které vlastnily v roce 2019 licenci na osobní železniční dopravu udělenou Správou železniční dopravní cesty.

Stěžejní částí práce pak byla kvalitativní a kvantitativní analýza tarifů a jízdného v jednotlivých krajích, aby bylo možné srovnat, za jakých podmínek se bude cestovat po nástupu alternativních dopravců na trať a zda se v ceně jízdného dá očekávat změna oproti současnému dopravci – Českým drahám.

Výsledky této analýzy jsou překvapivé. Na jedné trase je možné za obvyčejné jednotlivé jízdné zaplatit několik různých částek, přičemž službu dostane člověk stejnou. Nejedná se však o běžný tržní model, kdy cena reaguje na poptávku, nýbrž rozhoduje systém, ze kterého se cestující rozhodne jízdenku zakoupit. Současný a zároveň budoucí stav od prosince 2019 je tak velmi komplikovaný, v zásadě by se dalo říci i netransparentní a běžnému cestujícímu nesrozumitelný. Z tarifních tabulek se cestující bez znalosti jednotlivých krajských integrovaných systémů a principu jejich fungování nedozví často ani po hodinovém čtení cenu hledaného jízdného. Nově přichází národní tarif na tom paradoxně nic nezlepší.

Práci uzavírá seznam trendů a rizik, který současný způsob liberalizace osobní železniční dopravy v ČR přináší.

Klíčový poznatek této práce spatřuji v tom, že otevírání českého železničního trhu soukromým dopravcům se daří, bariéry vstupu jsou odstraněny a soukromí dopravci mají volný přístup ke státním zakázkám na dopravu v závazku veřejné služby. Strategii státu se tak postupně daří realizovat. Otázkou zůstává, jak z toho budou těžit běžní cestující a zda jim tyto změny budou minimálně několik příštích let přítěží či užitekem.

7 ZDROJE

Advanced World Transport [AWT] (2019). *O nás*. Dostupné z <https://www.awt.eu/kdo-jsme/o-nas>

Aktuálně.cz (2007). *Stát zadusil snahy konkurovat Českým drahám*. Dostupné z <https://zpravy.aktualne.cz/ekonomika/ceska-ekonomika/stat-zadusil-snahy-konkurovat-ceskym-draham/r~i:article:508619/>

Arriva (2019). *Profil*. Dostupné z <https://www.arriva.cz/cs/o-spolecnosti/profil>

Arriva (2019b). *Praha - Slovácko – Nitra*. Dostupné z <https://www.arriva.cz/cs/kde-jezdime/vlaky/praha-slovacko-nitra>

Arriva (2019c). *S49 Praha Hostivař - Roztoky u Prahy*. Dostupné z <https://www.arriva.cz/cs/kde-jezdime/vlaky/s49-praha-hostivar-roztoky-u-prahy>

Automatizace železniční dopravy [AŽD] (2019). *O společnosti*. Dostupné z <https://www.azd.cz/cs/o-spolecnosti>

Automatizace železniční dopravy [AŽD] (2019b). *Švestková dráha. Historie*. Dostupné z <https://www.svestkovadraha.cz/o-draze/historie/>

Automatizace železniční dopravy [AŽD] (2019c). *Časté otázky*. Dostupné z <https://www.azd.cz/cs/linka-t4/caste-otazky>

Brodecki, Z. a kol. (2005) *Traktat o Unii Europejskiej. Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską – komentarz*. Warszawa, Polsko: LexisNexis

Busche, A. (2004). *How Does the Community Wish to Revitalise its Railways?* Intereconomics. Dostupné z: <https://link.springer.com/article/10.1007/BF03032112>

Businesscenter (2019). *Liberalizace*. Dostupné z <https://business.center.cz/slovnicek/liberalizace/>

Cafourek, T. (2018). *Bitva o českou železnici startuje. Boje o regionální tratě zvýší pohodlí*. Idnes.cz. Dostupné z https://www.idnes.cz/ekonomika/doprava/doprava-tendry-krajska-doprava-leo-express.A180814_420595_eko-doprava_rts

CIA (2019). Country comparision :: Railways. *The World Factbook*. Dostupné z: <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/rankorder/2121rank.html>

Coiley, J. (2003). *Vlaky*, 3. vydání. Praha, Česko: Fortuna Print.

České dráhy (2018). *Výroční zpráva Skupiny České dráhy*. Dostupné z http://www.ceskedrahy.cz/assets/pro-investory/financni-zpravy/vyrocní-zpravy/vyrocní-zprava_1.pdf

České dráhy (2018b). *ODIS – Integrovaný dopravní systém Moravskoslezského kraje*. Dostupné z <https://www.cd.cz/scripts/detail.php?pgid=1477>

České dráhy (2019). *Historie v datech*. Dostupné z: <http://www.ceskedrahy.cz/skupina-cd/historie/fistorie-v-datech/-702/>

České dráhy (2019b). *Výzkumný Ústav Železniční, a.s. (VUZ)*. Dostupné z: <http://www.ceskedrahy.cz/skupina-cd/dcerine-spolecnosti/vuz/-862/>

České dráhy (2019c). *Spojení a jízdenka*. Dostupné z: <https://www.cd.cz/spojeni-a-jizdenka/#connectionlistanchor>

ČD Cargo (2019). *O společnosti*. Dostupné z https://www.cdcargo.cz/cs_CZ/o-spolecnosti

ČT24 (2019). *Většina rychlíků zůstane Českým drahám, oznámilo ministerstvo. Další „rozstřely“ se soukromníky nebudou*. Dostupné z: <https://ct24.ceskatelevize.cz/domaci/2753540-vetsina-rychliku-zustane-ceskym-draham-oznamilo-ministerstvo-dalsi-rozstrely-se>

ČT24 (2019b). *Jednotný tarif bude na železnici od prosince 2020. Rok po velkém nástupu soukromých dopravců*. Dostupné z: <https://ct24.ceskatelevize.cz/domaci/2835572-jednotny-tarif-bude-na-zeleznici-od-prosince-2020-rok-po-velkem-nastupu-soukromych>

Die Länderbahn (2019). *Unternehmensprofil*. Dostupné z <https://www.laenderbahn.com/unternehmenprofil/>

Die Länderbahn (2019b). *Linienplan*. Dostupné z https://www.laenderbahn.com/bilder/vogtlandbahn-files/Linienplan/ wfull/2018_12_Linienplan-Aushang.jpg

Die Länderbahn (2019c). *Naše regionální síť linek*. Dostupné z <https://www.laenderbahn.com/cs/trilex/fahrplan/liniennetz/>

Die Länderbahn (2019d). *Tarify a jízdenky*. Dostupné z <https://www.laenderbahn.com/cs/trilex/tarife/tarife-und-fahrkarten/>

Dolejší, M. (2018). *Železniční dopravci v Česku bojují o zakázky již třináct let. Plány však byly ambicióznější*. ČT24.cz. Dostupné z: <https://ct24.ceskatelevize.cz/domaci/2524633-zeleznicni-dopravci-v-cesku-bojuji-o-zakazky-jiz-trinact-let-plany-vsak-byly>

Doprava Ústeckého kraje [DÚK] (2019). *Tarifní kalkulač DÚK*. Dostupné z: <http://kalkulator.dopravauk.cz/>

Dražní úřad (2019). *Historie a poslání úřadu*. Dostupné z <https://www.ducr.cz/cs/o-nas/historie-a-poslani-uradu>

Dražní inspekce (2019). *O dražní inspekci*. Dostupné z: <http://www.dicr.cz/o-drazni-inspekci>

Evropa (2019). *First railway package of 2001*. Dostupné z https://ec.europa.eu/transport/modes/rail/packages/2001_en

Garrat, C. (2003). *Světová encyklopedie lokomotiv, 3. vydání*. Čestlice, Česko: Rebo productions.

GW Train Regio [GW TR] (2019). *Karlovarsko*. Dostupné z <http://www.gwtr.cz/cs/karlovarsko>

GW Train Regio [GW TR] (2019b). *Historie společnosti GW Train Regio a.s.* Dostupné z <http://www.gwtr.cz/cs/o-spolecnosti/historie>

GW Train Regio [GW TR] (2019c). *Ceny a tarif*. Dostupné z <http://www.gwtr.cz/cs/r25-plzen-most/jizdenky/ceny-a-tarif>

GW Train Regio [GW TR] (2019d). *Vynatek-DUK-1-9*. Dostupné z <http://www.gwtr.cz/files/editor/files/Vynatek-DUK-1-9.pdf>

GW Train Regio [GW TR] (2019e). *Tarif GW Train Regio pro tratě 043, 045, 145, 149, 313*. Dostupné z http://www.gwtr.cz/files/editor/files/Tarif_GWTR_180901_WEB_regionalky.pdf

GW Train Regio [GW TR] (2019f). *Jízdní řád*. Dostupné z <http://www.gwtr.cz/cs/r25-plzen-most/jizdni-rady/jizdni-rad>

Hlídač státu (2019). *Smlouva o provozování drážní dopravy na celostátní dráze a regionálních drahách*. Dostupné z <https://www.hlidacstatu.cz/HledatSmlouvy?Q=icoPlatce:70994234%20AND%20icoPrijemce:03944948>

Hudec, A. (2017). *Organizování dopravy JHMD převzala železniční správa*. Dostupné z https://ceskobudejovicky.denik.cz/zpravy_region/organizovani-dopravy-jhmd-prevzala-zeleznicni-sprava-20171017.html

Idnes.cz (2014). *O šumavské lokálky bojují tři dopravci. Čtvrtý nabídl autobusy*. Dostupné z https://www.idnes.cz/ekonomika/doprava/o-sumavske-lokalky-bojuji-tri-dopravci.A141203_140954_eko-doprava_suj

IDOS.cz (2019). *Vyhledávání spojení*. Dostupné z <https://jizdnirady.idnes.cz/vlaky/spojeni/>

Ihned.cz (1997). *Jindřichohradecké úzkokolejky mají být konečně odstátněny*. Hospodářské noviny. Dostupné z <https://archiv.ihned.cz/c1-912501-jindrichohradecke-uzkokolejky-maji-byt-konecne-odstatneny>

Infoaktuálně.cz (2019). *Retrolok s.r.o. – Akreditované školící, výcvikové a zkušební středisko dopravce v drážní dopravě – Praha*. Dostupné z <http://www.infoaktualne.cz/Detail/34677/retrolok-sro-akreditovane-skolici-vycvikove-a-zkusebni-stredisko-dopravce-v-drazni-doprave-praha>

Integrovaný dopravní systém Jihočeského kraje [IDS] (2019). *Rozsah území a dopravců*. Dostupné z <http://www.idsjk.cz/rozsah-uzemi-a-dopravcu/>

Integrovaný dopravní systém Jihočeského kraje [IDS] (2019b). *Tarif Integrovaného dopravního systému Jihočeského kraje*. Dostupné z <http://www.idsjk.cz/web-data/files/tarify-a-jizdne/tarif-ids-jk-od-1-2-2019.pdf>

Integrovaný dopravní systém Jihomoravského kraje [IDS JMK, 2019]. *Tarif a přepravní podmínky IDS JMK platné od 1. září 2018*. Dostupné z <https://www.idsjmk.cz/tarif.aspx>

Integrovaný dopravní systém Jihomoravského kraje [IDS JMK, 2019b). *Výpočet jízdného*. Dostupné z <https://www.idsjmk.cz/TicketFinder.aspx>

Integrovaný dopravní systém Moravskoslezského kraje [ODIS] (2016). *Tarif*. Dostupné z https://www.oblibene.com/userdata/shoping/osoblazka/file/Tarif%20ODIS%202017_dodatek%20%C4%8D_%204%20-%20revize%205-12-2016.docx

Integrovaný dopravní systém Karlovarského kraje [IDOK] (2019). *Základní informace o IDOK*. Dostupné z <https://www.idok.info/idok>

Integrovaná doprava Libereckého kraje [IDOL] (2019). *Tarifní počítadlo*. Dostupné z <https://dopravnimapy.kraj-lbc.cz/projects/idol/pocitadlo.php#zobrazit=cena@n=100@v=63>

Integrovaný dopravní systém Olomouckého kraje [IDSOK] (2019). *Vyhledání spojení*. Dostupné z <https://cestujok.cz/idspublic/>

Jindřichohradecké místní dráhy [JHMD, 2019]. *Historie*. Dostupné z <http://jhmd.cz/o-nas/historie>

Johnson, P. (1998). *Zrození moderní doby: devatenácté století*. Praha, Česko: Academia.

Kaláb, V. (2014). *Prachař odmítl konkurenci na železnici. Nic nás nenutí, říká jeho úřad*. Lidovky.cz. Dostupné z: https://www.lidovky.cz/byznys/doprava/prachar-odmitl-konkurenci-na-zeleznici-nic-nas-nenuti-rika-jeho-urad.A140304_165200_ln-doprava_mev

Kladenská dopravní a strojní [KDS] (2019). *O nás*. Dostupné z <https://www.kdskladno.cz/o-nas/>

Kladenská dopravní a strojní [KDS] (2019b). *Chystáme se na Banát!* Dostupné z <https://zazitkovyvlak.kdskladno.cz/clanek-1565084855-chystame-se-na-banat-cs/>

Klubu přátel osoblažské úzkokolejky (2019). *Kontakty*. Dostupné z <http://www.osoblazsko.com/kontakty>

Klubu přátel osoblažské úzkokolejky (2019b). *Průvodce po trati*. Dostupné z <http://www.osoblazsko.com/o-trati>

Klub železničních cestovatelů [KŽC] (2019). *Historie klubu*. Dostupné z <http://www.kzc.cz/klub-zeleznicnich-cestovatelu-spolek/historie-klubu>

Klub železničních cestovatelů [KŽC] (2019b). *Veřejné vlaky, osobní doprava..* Dostupné z <http://www.kzc.cz/verejne-vlaky-osobni-doprava>

Klub železničních cestovatelů [KŽC] (2019c). *Městská linka S34*. Dostupné z <http://www.kzc.cz/vlak/mestska-linka-s34>

Klub železničních cestovatelů [KŽC] (2019d). *Najděte si svůj vlak*. Dostupné z <http://www.kzc.cz/#map-homepage>

Kodis.cz (2019). *Jednotlivé jízdné*. Dostupné z https://www.kodis.cz/pdf/jednotlive_jizdne.pdf

Kroměřížská dráha (2019). *Ceník jízdného a přeprava jízdních kol*. Dostupné z <http://www.prototypy.cz/tovacovka/vlaky.php>

Kvizda, M. & Tomeš, Z. (2011) *Regulace konkurenčního prostředí na železnici – teorie v centru a praxe v regionech: Seminář Telč 2011 – sborník příspěvků*. Brno, Česko: Masarykova univerzita

Leo Express (2019). *O Leo Express*. Dostupné z <https://www.leoexpress.com/cs/o-nas/o-leo-express>

Leo Express (2019b). *Popis tříd*. Dostupné z <https://www.leoexpress.com/cs/nase-sluzby/popis-trid>

Leo Express (2019c). *Leo Express v závazku veřejné služby*. Dostupné z <https://www.leoexpress.com/cs/o-nas/leo-express-v-zavazku-verejne-sluzby>

Leo Express (2019d). *Provoz Orlicko*. Dostupné z <https://www.leoexpress.com/cs/provoz-orlicko>

Lokálka Group (2019). *O nás*. Dostupné z <http://lokalkagroup.eu/index.php?name=Html&file=index&id=1424339537>

Libiger, M. (2019). *Přineseme do Zlínského kraje posun v kvalitě cestování, říká šéf Arrivy*. Idnes.cz. Dostupné z https://www.idnes.cz/zlin/zpravy/zlinsky-kraj-arriva-ceske-drahy-nove-vlakys.A190220_458695_zlin-zpravy_ppr

Magistrát hl. m. Prahy (2009). *Memorandum o zajištění stabilního financování dopravní obslužnosti veřejnou osobní železniční dopravou*. Portál praha.eu. Dostupné z: http://www.praha.eu/jnp/cz/o_meste/magistrat/tiskovy_servis/archiv_tiskovych_zprav/financovani_osobni_zeleznicni_dopravy_v.html

Mazal, J. (2018). *Znáte naše „nenárodní osobní železniční dopravce? Vlakys.net*. Dostupné z <https://www.vlakys.net/zeleznice/spravy/6975-Znate-nase-nenarodni-osobni-zeleznicni-dopravce/>

MBM Rail (2019). *O nás*. Dostupné z <https://www.mbmr.cz/>

Metrans rail (2019). *Železniční nákladní přeprava*. Dostupné z <http://www.metransrail.eu/cs/nakladni-zeleznicni-doprava.php>

Ministerstvo dopravy [MDČR] (2019a). *Tranzitní železniční koridory*. Dostupné z: <https://www.mdcr.cz/Dokumenty/Drazni-doprava/Zeleznicni-infrastruktura/Tranzitni-zeleznicni-koridory>

Ministerstvo dopravy [MDČR] (2019b). *Seznam linek dálkové dopravy*. Dostupné z: <https://www.mdcr.cz/Dokumenty/Verejna-doprava/Financni-ucast-statu/Plan-dopravni-obsluhy-uzemi-vlakys-celostatni-dopra>

Ministerstvo dopravy [MDČR] (2019c). *Oznámení*. Dostupné z: <https://www.mdcr.cz/getattachment/Ministerstvo/Uredni-deska/Oznameni-podle-§-19-odst-2-zakona-c-194-2010-Sb/Oznameni-podle-§-19-odst-2-ZVS.pdf.aspx>

Ministerstvo dopravy [MDČR] (2019d). *Smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících veřejnou drážní osobní dopravou k zajištění dopravní obslužnosti vlaky celostátní dopravy na linkách R21 Praha – Mladá Boleslav – Turnov – Tanvald, R22 Kolín – Mladá Boleslav – Česká*

Lípa – Nový Bor, R24 Praha – Rakovník a R26 Praha – Příbram – Písek – České Budějovice.
Dostupné z: https://www.mdcz.cz/getattachment/Dokumenty/Verejna-doprava/Zverejneni-smluv-na-vlaky-dalkove-dopravy-v-obdobi/Soubor-linek-R21,-R22,-R24-a-R26/Anonymizovana_SmlouvaR21,R22,R24-a-R26.pdf.aspx

Ministerstvo dopravy [MDČR] (2019e). *II. železniční balíček.* Dostupné z <https://www.mdcz.cz/Dokumenty/Drazni-doprava/Evropska-unie-na-zeleznici/Evropska-unie-na-zeleznici-prehled-evropskych-pr/II-zeleznici-balicek>

Ministerstvo dopravy [MDČR] (2019f). *III. železniční balíček.* Dostupné z <https://www.mdcz.cz/Dokumenty/Drazni-doprava/Evropska-unie-na-zeleznici/Evropska-unie-na-zeleznici-prehled-evropskych-pr/III-zeleznici-balicek>

Ministerstvo dopravy [MDČR] (2019g). *IV. železniční balíček.* Dostupné z <https://www.mdcz.cz/Dokumenty/Drazni-doprava/Evropska-unie-na-zeleznici/Evropska-unie-na-zeleznici-prehled-evropskych-pr/IV-zeleznici-balicek>

Ministerstvo dopravy [MDČR] (2014). *Vláda schválila časový plán otevírání železničního trhu.* Dostupné z: <https://www.mdcz.cz/Media/Media-a-tiskove-zpravy/Vlada-schvalila-casovy-plan-otevirani-zelezniciho>

Ministerstvo dopravy [MDČR] (2015). *Do soutěže o provozování rychlíků na lince Plzeň – Most se přihlásilo pět dopravců, soutěž slibuje p.* Dostupné z <https://www.mdcz.cz/Media/Media-a-tiskove-zpravy/Do-souteze-o-provozovani-rychliku-na-lince-Plzen-%E2%80%93>

Ministerstvo dopravy [MDČR] (2015b). *Zpráva o postupu otevírání trhu veřejných služeb v přepravě cestujících v oblasti dálkové a nadregionální dopravy.* Dostupné z: [https://www.mdcz.cz/getattachment/Ministerstvo/Zadost-o-poskytnuti-informace-\(1\)/Poskytnute-informace/Aktualni-zprava-Ministerstva-dopravy-o-otevirani-t/Zprava-o-postupu-otevirani-trhu-verejnych-sluzeb.pdf.aspx](https://www.mdcz.cz/getattachment/Ministerstvo/Zadost-o-poskytnuti-informace-(1)/Poskytnute-informace/Aktualni-zprava-Ministerstva-dopravy-o-otevirani-t/Zprava-o-postupu-otevirani-trhu-verejnych-sluzeb.pdf.aspx)

Ministerstvo dopravy [MDČR] (2013). *Dopravní politika ČR pro období 2014-2020 s výhledem do roku 2050.* Dostupné z: <https://www.mdcz.cz/Dokumenty/Strategie/Dopravni-politika-CR-pro-obdobi-2014-2020-s-vyhled>

Ministerstvo dopravy [MDČR] (2011). *Plán dopravní obsluhy území vlaky celostátní dopravy.* Dostupné z <https://www.mdcz.cz/Dokumenty/Verejna-doprava/Financni-ucast-statu/Plan-dopravni-obsluhy-uzemi-vlaky-celostatni-dopra>

Ministerstvo dopravy [MDČR] (2011b). *Bílá kniha – Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje.* Dostupné z <https://www.mdcz.cz/Dokumenty/Evropska-unie/Zakladni-dokumenty/Bila-kniha-Plan-jednotneho-evropskeho-dopravniho>

One ticket (2019). *Proč jedna jízdenka?* Dostupné z <https://www.oneticket.cz/>

Organizátor regionální dopravy [OREDO] (2019). *Grafické vyhledání ceny obyčejného jízdného, možnost kontroly povolené oklidy.* Dostupné z <http://www.oredocz.cz/tarifni-mapy-iredo/>

- Rada Ústeckého kraje (2019). *Na tratě v Ústeckém kraji vstoupí Die Länderbahn..* Dostupné z <https://www.kr-ustecky.cz/na-trate-v-usteckem-kraji-vstoupí-die-landerbahn/d-1732203>
- Rail System (2019). *Rail system.* Dostupné z <http://www.railsystem.cz/>
- Railway Capital (2019). *Kdo jsme?* Dostupné z <http://www.railwaycapital.cz/kdo-jsme>
- Railway Capital (2019b). *Tarif jízdného ve vlacích na trati.* Dostupné z <http://www.railwaycapital.cz/tarif-jizdneho>
- Railway Capital (2019c). *Jízdní řády pravidelných vlaků.* Dostupné z <http://www.railwaycapital.cz/jizdni-rady>
- RegioJet (2019). *Jak to všechno začalo?* Dostupné z <https://www.regiojet.cz/o-nas/nas-pribeh/>
- RegioJet (2019b). *Ceny a tarify platné na trase Brno – Bohumín.* Dostupné z <https://www.regiojet.cz/nase-trasy/brno-bohumin/tarify-ceny.html>
- Retrolok (2019). *Stránky mimo provoz.* Dostupné z <http://www.retrolok.cz/>
- Seidenglanz, D. (2006). *Železnice v Evropě a evropská dopravní politika, 1. vydání.* Brno, Česko: Masarykova univerzita
- Schreier, P. (2010). *České železnice, 2. vydání.* Praha, Česko: Mladá fronta.
- Schreier P. (2010). *Naše dráhy ve 20. století, 2. vydání.* Praha, Česko: Mladá Fronta
- Šimek, M. (2010). *Velké změny na jihu Čech - výběrová řízení i zastavování dopravy.* Dostupné z <https://www.zelpage.cz/zpravy/7779>
- Šindelář, J. (2014). *Ministerstvo nestíhá, o tratě se soutěžit nebud.* E15.cz. Dostupné z: <https://www.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/ministerstvo-nestiha-o-trate-se-soutezit-nebude-1052505>
- Šindelář, J. (2018). *KMV vypravily na Moravu už 500 vlaků s minerálkou, otestují další přepravy.* Dostupné z: <https://zdopravy.cz/kvm-vypravily-na-moravu-uz-500-vlaku-s-mineralkou-otestuji-dalsi-prepravy-16294/>
- Šindelář, J. (2018b). *První příklady: Národní tarif se rýsuje, celoroční síťovka bude stát 22500.* Dostupné z: <https://zdopravy.cz/prvni-priklady-narodni-tarif-se-rysuje-celrocni-sitovka-bude-stat-22500-19548/>
- Šindelář, J. (2018c). *Arriva nebude mít v Praze vlastní tarif. Bude jezdit za ceny PID, uzná i režijky ČD.* Dostupné z: <https://zdopravy.cz/arriva-nebude-mit-v-praze-vlastni-tarif-bude-jezdit-za-ceny-pid-uzna-i-jizdenky-drah-20283/>
- Šindelář, J. (2019). *Nový dopravce KPT Rail oživuje týnskou lokálku, motorák si půjčí.* Zdopravy.cz. Dostupné z <https://zdopravy.cz/novy-dopravce-kpt-rail-ozivuje-tynskou-lokalku-motorak-si-pujci-25351/>

Šindelář, J. (2019b). *Sedm jistých let: Zastupitelstvo schválilo smlouvu na provoz vlaků do Malé Morávky*. Zdopravy.cz. Dostupné z <https://zdopravy.cz/sedm-jistych-let-zastupitelstvo-schvalilo-smlouvu-na-provoz-vlaku-do-male-moravky-30046/>

Šlégr, P. & Kalčík, J. a kol. (2012) *Rychlá železnice i v České republice*, 2. vydání. Praha, Česko: CEDOP

Správa železniční dopravní cesty [SŽDC] (2006). *Historie našich železnic v kostce*. Dostupné z: <https://www.szdc.cz/documents/50004227/50156852/historie-zeleznice-v-cr.pdf>

Správa železniční dopravní cesty [SŽDC] (2019). *Základní charakteristika železniční sítě SŽDC*. Dostupné z: <https://www.szdc.cz/o-nas/vse-o-szdc/zeleznice-cr/zeleznicni-sit-v-cr>

Správa železniční dopravní cesty [SŽDC] (2019b). *Seznam dopravců oprávněných provozovat drážní dopravu na celostátní dráze a regionálních dráhách provozovaných SŽDC*. Dostupné z <https://www.szdc.cz/documents/50004227/50167315/dopravci-072019.pdf/d34d5b6a-7b0b-4460-a1a4-19e47ceab79f>

Správa železniční dopravní cesty [SŽDC] (2019c). *Provozovatelé dráhy v ČR*. Dostupné z <https://provoz.szdc.cz/Portal/ViewArticle.aspx?oid=216>

Správa železniční dopravní cesty [SŽDC] (2019d). *Podíl dopravců na výkonech sítě SŽDC*. Dostupné z <https://www.szdc.cz/documents/50004227/50167315/pod%C3%ADl+v%C3%BDkon%C5%AF+062019.pdf/56c9f6d2-34ab-4998-9890-cc3eb89d8f08>

Štefek, P. (2011). *Liberalizace osobní železniční dopravy v Česku*. Stránky přátel železnic. Dostupné z: http://spz.logout.cz/provoz/lib_cz.html

Sůra, J. (2008). *Jančura chce s Francouzi provozovat české lokálky*. MF DNES. Dostupné z: <https://www.pressreader.com/czech-republic/mf-dnes/20080514/281857229273329>

Sůra, J. (2014). *Monopol ČD pokračuje, nejlukrativnější trasy jim zůstanou i po roce 2019*. Idnes.cz. Dostupné z: https://www.idnes.cz/ekonomika/doprava/monopol-ceskych-drah-na-lukrativnich-trasach.A140730_202844_ekonomika_ert

Sůra, J. (2017). *Rychlíky dál zajistí České dráhy. Konkurenci vadí, že stát nevypsál tendry*. Idnes.cz. Dostupné z: https://www.idnes.cz/ekonomika/domaci/rychliky-ceske-drahy-vyberove-rizeni.A170301_195902_ekonomika_ji

Sůra, J. (2018). *RegioJet poprvé uspěl v regionech, má provozovat vlaky v Ústeckém kraji*. Zdopravy.cz. Dostupné z <https://zdopravy.cz/regiojet-poprve-uspel-v-regionech-bude-provozovat-vlaky-v-usteckem-kraji-14023/>

Sůra, J. (2018b). *Plzeňský kraj vypsal čtyřmiliardovou soutěž na linku Beroun – Klatovy, chce ušetřit*. Zdopravy.cz. Dostupné z <https://zdopravy.cz/plzensky-kraj-vypsal-ctyrmiliardovou-soutez-na-linku-beroun-klatovy-chce-usetrit-13129/>

Sůra, J. (2018c). *Ve hře o vlaky Klatovy – Beroun zůstaly jen ČD. Kraj chce, aby zlevnily o třetinu*. Zdopravy.cz. Dostupné z <https://zdopravy.cz/ve-hre-o-vlaky-klatovy-beroun-zustaly-jen-cd-kraj-chce-aby-zlevnily-o-tretinu-20963/>

Sůra, J. (2018d). *Motoráky Arrivy překonaly loni čtvrtmilionovou hranici, v roce 2016 prodělaly*. Zdopravy.cz. Dostupné z <https://zdopravy.cz/motoraky-arrivy-prekonaly-ctvrtmilionovou-hranici-v-roce-2016-prodelaly-6468/>

Sůra, J. (2018e). *Podepsáno. RegioJet už má v Ústeckém kraji smlouvu, průvodčí musejí umět jazyky*. Zdopravy.cz. Dostupné z <https://zdopravy.cz/podepsano-regiojet-uz-ma-v-usteckem-kraji-smlouvu-pruvodci-musi-umet-jazyky-22280/>

Sůra, J. (2019). *Schváleno. Ve Zlínském kraji převezme část provozu po Českých drahách Arriva*. Zdopravy.cz. Dostupné z <https://zdopravy.cz/schvaleno-ve-zlinskem-kraji-prevezme-cast-provozu-po-ceskych-drahach-arriva-25270/>

Sůra, J. (2019b). *Jančura: Strojvedoucí školíme z řidičů autobusů, koupíme dalších 18 lokomotiv*. Zdopravy.cz. Dostupné z <https://zdopravy.cz/jancura-strojvedouci-skolime-z-ridicu-autobusu-koupime-dalsich-18-lokomotiv-24929/>

Sůra, J. (2019c). *Rozhovor: Uznávat jízdenky ČD nebudeme*. Zdopravy.cz. *Dopravu čeká zlepšení, říká hejtman*. Zdopravy.cz. Dostupné z <https://zdopravy.cz/rozhovor-uznavat-jizdenky-cd-nebudeme-dopravu-ceka-zlepseni-rika-hejtman-25887/>

Trains web 2.0 (2009). *Historie železnice*. Dostupné z: <http://trainsweb.wz.cz/historie.html>

Trilex (2019). *Na cestách s Trilexem*. Dostupné z <https://www.laenderbahn.com/cs/trilex/ueber-uns/der-trilex/>

Ústecký kraj (2019). *Jízdenka Labe-Elbe*. Dostupné z <https://www.kr-ustecky.cz/jizdenka-labe-elbe/ds-98825>

Výtopna Zlíchov – ZABABA. (2019). *O nás*. Dostupné z <https://www.masinka.cz/>

Výtopna Zlíchov – ZABABA. (2019b). *Vlaky na objednávku*. Dostupné z <https://www.masinka.cz/vlaky-na-objednavku>

Zahradníček, T. a kol (2013). *Slovník cizích slov, I. vydání*. TZ-one. Dostupné z: https://books.google.cz/books?id=h_lGAgAAQBAJ&printsec=frontcover&hl=cs&source=gbs_ge_summary_r&cad=0#v=onepage&q&f=false

Zákony pro lidi. (2019). *Zákon č. 266/1994 Sb.* Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1994-266>

Zdopravy.cz (2019). *Ve Zlínském kraji začne jezdit Arriva s jednotkami od Leo Expressu, rozhodli zastupitelé*. Dostupné z <https://zdopravy.cz/ve-zlinskem-kraji-zacne-jezdit-arriva-s-jednotkami-od-leo-express-rozhodli-zastupitele-21747/>

Zelený, L. (2007). *Osobní přeprava, I. vydání*. Praha, Česko: ASPI

Zeithaml, R. (2019). *Plzeňský kraj zajistil nové vlaky na trati Beroun-Klatovy*. Plzensky-kraj.cz. Dostupné z <http://www.plzensky-kraj.cz/cs/clanek/plzensky-kraj-zajistil-nove-vlaky-na-trati-beroun-klatovy>

8 PŘÍLOHY

Příloha č.1

Seznam dopravců oprávněných provozovat drážní dopravu na celostátní dráze a regionálních dráhách provozovaných SŽDC, s.o.

obchodní název	rozsah licence
Advanced World Transport a.s.	O+N
ARRIVA vlaky s.r.o.	O+N
AŽD Praha s.r.o.	O+N
BF Logistics s.r.o.	N
BULK TRANSSHIPMENT SLOVAKIA, a. s.	N
Carbo Rail, s. r. o.	N
Cargo Motion s.r.o.	N
CER Slovakia a. s.	N
CityRail, a.s.	O+N
CZ Logistics, s.r.o.	N
ČD Cargo, a.s.	O+N
ČESKÁ ZÁPADNÍ DRÁHA s. r. o.	O+N
České dráhy, a.s.	O+N
DB Cargo Czechia s.r.o.	N
DBV-ITL, s.r.o.	N
Die Länderbahn GmbH DLB	O+N
DRAKEM, s.r.o.	N
EDIKT a.s.	N
Elektrizace železnic Praha a.s.	N
EP Cargo a.s.	N
EUROVIA CS, a.s.	N
Express Group, a. s.	N
FIRESTA-Fišer, rekonstrukce, stavby a.s.	N
GJW Praha spol. s r.o.	N
GW Train Regio a.s.	O+N
Hans Wendel spol. s r.o.& Co., k.s.	N
Hroší stavby Morava a.s.	N
HSL - Logistik, s.r.o.	N
Chládek & Tintěra, a.s.	N
Chládek a Tintěra Havlíčkův Brod, a.s.	N
Chládek a Tintěra, Pardubice a.s.	N
I.G. Rail, s. r. o.	N
IDS - Inženýrské a dopravní stavby Olomouc a.s.	N
IDS CARGO a.s.	N
JARO Česká Skalice, s.r.o.	N
Jindřichohradecké místní dráhy, a.s.	O+N
KK - provoz a opravy lok. s.r.o.	N
Kladenská dopravní a strojní s.r.o.	O+N
KPT rail s.r.o.	O+N
KŽC Doprava, s.r.o.	O+N
Leo Express Global a.s.	O+N
Leo Express s.r.o.	O+N
Lokálka Group, spolek	O+N
LOKO TRANS s.r.o.	N
LOKORAIL, a.s.	N
LokoTrain s.r.o.	N
LOKOTRANS SERVIS s.r.o.	N
LTE Logistik a Transport Czechia s.r.o.	N
LTE Logistik a Transport Slovakia s.r.o.	N

MBM rail s.r.o.	O+N
METRANS Rail s.r.o.	O+N
METRANS, a.s.	N
MH - spedition, s.r.o.	N
N+N - Konstrukce a dopravní stavby Litoměřice, s.r.o.	N
NOR a.s.	N
OHL ŽS, a.s.	N
OLOMOUCKÁ DOPRAVNÍ s.r.o.	N
Ostravská dopravní společnost - Cargo, a.s.	N
PDV RAILWAY a.s.	N
PEDASTA dopravní stavby, s.r.o.	N
Petrolsped Slovakia s.r.o.	N
Pirell CZ s.r.o.	N
PKP CARGO SPÓŁKA AKCYJNA	N
Prvá Slovenská železničná, akciová spoločnosť	N
PRZEDSIĘBIORSTWO USŁUG KOLEJOWYCH KOLPREM SPÓŁKA Z OGRANICZONA ODPOWIEDZIALNOSCIA	N
Puš s.r.o.	O+N
Rail Cargo Carrier - Czech Republic s.r.o.	N
Rail system s.r.o.	O+N
Railtrans International, a.s.	N
Railway Capital a.s.	O+N
RegioJet a.s.	O+N
REKOP s.r.o.	N
RETROLOK s.r.o.	O+N
RM LINES, a.s.	N
RPKM s.r.o.	N
RTS Rail Transport Service GmbH	N
RUTR, spol. s r.o.	N
SART-stavby a rekonstrukce a.s.	N
SD - Kolejová doprava, a.s.	N
SEŽEV-REKO, a.s.	N
Skanska a.s.	N
Slezské zemské dráhy, o.p.s.	O+N
SLEZSKOMORAVSKÁ DRÁHA a.s.	N
Slovenská železničná dopravná spoločnosť, a.s.	N
Sokolovská uhelná, právní nástupce, a.s.	N
Správa železniční dopravní cesty, státní organizace	O+N
STRABAG Rail a.s.	N
S u b t e r a a.s.	N
Swietelsky Rail CZ s.r.o.	N
TCHAS ŽD s.r.o.	N
TOMI-REMONT a.s.	N
TORAMOS, s.r.o.	N
Trans Rapid s.r.o.	N
Transport line Cargo s.r.o.	N
TRAMO RAIL, a.s.	N
Trat'ová strojní společnost, a.s.	N
TSS Cargo a.s.	N
TSS GRADE, a.s.	N
UNIPETROL DOPRAVA, s.r.o.	N
VIAMONT Servis a. s.	N
VÍTKOVICKÁ DOPRAVA a.s.	N
Výzkumný Ústav Železniční, a.s.	O+N
WTT s.r.o.	N
ZABABA, s.r.o.	O+N
Železničné stavby, a.s. Košice	N
O = osobní	
N = nákladní	
Stav ke dni 3.7.2019	

Jednotlivé jízdenky DÚK

Obyčejné jízdné

Platí od 1. 9. 2018.

Tarifní zóna	2. třída	Most	Třebušice	Jirkov zastávka	Chomutovo město	Chomutov	Březno u Chomutova	Holštejnice	Žatec	Žatec západ	Podbořany	Vroutek	Kyry	Petrohrad	Stebno	Blatná u Jesenice
201	Most															
211	Třebušice	21 Kč	21 Kč	38 Kč	42 Kč	42 Kč	40 Kč	34 Kč	40 Kč	40 Kč	57 Kč	63 Kč	69 Kč	74 Kč	79 Kč	84 Kč
611	Jirkov zastávka	38 Kč	27 Kč	27 Kč	32 Kč	32 Kč	42 Kč	44 Kč	51 Kč	51 Kč	69 Kč	74 Kč	79 Kč	84 Kč	90 Kč	95 Kč
801	Chomutov město	42 Kč	32 Kč	17 Kč	17 Kč	17 Kč	21 Kč	30 Kč	36 Kč	36 Kč	53 Kč	59 Kč	61 Kč	69 Kč	74 Kč	79 Kč
801	Chomutov	42 Kč	32 Kč	17 Kč	17 Kč	17 Kč	21 Kč	30 Kč	36 Kč	36 Kč	53 Kč	59 Kč	61 Kč	69 Kč	74 Kč	79 Kč
885	Březno u Chomutova	40 Kč	42 Kč	30 Kč	21 Kč	21 Kč	18 Kč	19 Kč	25 Kč	25 Kč	42 Kč	49 Kč	51 Kč	57 Kč	61 Kč	69 Kč
911	Holštejnice	34 Kč	44 Kč	36 Kč	30 Kč	30 Kč	18 Kč	17 Kč	17 Kč	13 Kč	27 Kč	34 Kč	44 Kč	44 Kč	55 Kč	59 Kč
901	Žatec	40 Kč	51 Kč	42 Kč	36 Kč	36 Kč	25 Kč	17 Kč	13 Kč	13 Kč	27 Kč	34 Kč	38 Kč	44 Kč	49 Kč	53 Kč
901	Žatec západ	40 Kč	51 Kč	42 Kč	36 Kč	36 Kč	25 Kč	17 Kč	13 Kč	13 Kč	27 Kč	34 Kč	38 Kč	44 Kč	49 Kč	53 Kč
931	Podbořany	57 Kč	69 Kč	59 Kč	53 Kč	53 Kč	42 Kč	34 Kč	27 Kč	27 Kč	17 Kč	17 Kč	21 Kč	27 Kč	32 Kč	36 Kč
941	Vroutek	63 Kč	74 Kč	69 Kč	59 Kč	59 Kč	48 Kč	40 Kč	34 Kč	34 Kč	17 Kč	17 Kč	17 Kč	21 Kč	27 Kč	30 Kč
944	Kyry	69 Kč	79 Kč	69 Kč	61 Kč	61 Kč	51 Kč	44 Kč	38 Kč	38 Kč	21 Kč	17 Kč	17 Kč	21 Kč	27 Kč	27 Kč
945	Petrohrad	74 Kč	84 Kč	79 Kč	69 Kč	69 Kč	57 Kč	51 Kč	44 Kč	44 Kč	27 Kč	23 Kč	17 Kč	15 Kč	15 Kč	21 Kč
962	Stebno	79 Kč	90 Kč	79 Kč	74 Kč	74 Kč	61 Kč	55 Kč	49 Kč	49 Kč	32 Kč	27 Kč	21 Kč	15 Kč	15 Kč	17 Kč
981	Blatná u Jesenice	84 Kč	95 Kč	84 Kč	79 Kč	79 Kč	68 Kč	59 Kč	53 Kč	53 Kč	36 Kč	30 Kč	27 Kč	21 Kč	17 Kč	

Cenu jízdného do jiných stanic a zastávek v síti DÚK je možné zjistit zde: www.dopravauk.cz

Platnost jízdenek DÚK v Ústeckém kraji:
vlaků GWTR a ČD (kategorie Os, Sp, R)
regionální „zelené“ autobusy

Jízdenky DÚK platí také v MHD:

Chomutov - Jirkov	www.dpchl.cz
Most - Litvínov (NOVÉ!)	www.dpmost.cz
Blitina	www.artiva.cz
Teplice	www.artiva.cz
Ústí nad Labem	www.dpmul.cz
Děčín	www.dpmul.cz
Varnsdorf	www.autobusy-kv.cz

Sítová jízdenka DÚK

130 Kč

Platí 1 den a do 4:00 dalšího dne.

Čipová karta DÚK

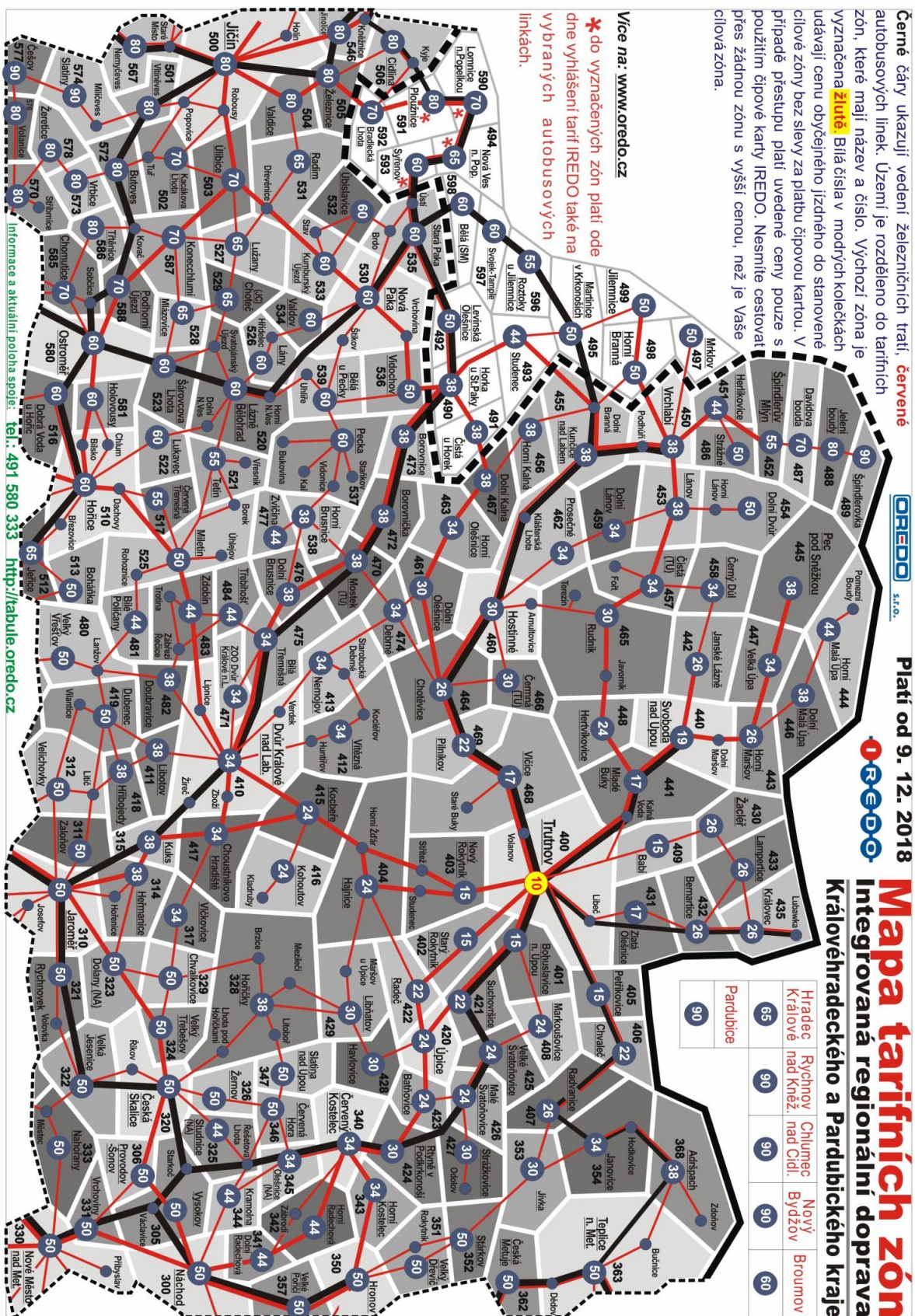
95 Kč

S čipovou kartou DÚK získáte slevu 10 % z jízdného.

Neplatí ve vlacích ČD,
MHD Ústí nad Labem a Most - Litvínov.

MHD Chomutov je rozdělena na dvě tarifní zóny: Chomutov (501), Jirkov (511).
MHD Most je rozdělena na tři tarifní zóny: Most (201), Záluží (211), Litvínov (221).
Zkontrolujte si, ve které zóně je vaše cílová zastávka v MHD, a podle toho si kupte jízdenku.

V úseku Jirkov zastávka - Chomutov platí tarif MHD Chomutov.
V úseku Most - Třebušice platí tarif MHD Most.



Příloha č. 4

DÁLKOVÉ LINKY				
Trasa	Tarif	Km	Cena	Kč/km
Plzeň - Most				
Plzeň - Most	GW TR	157	173	1,10
Most - Chomutov	GW TR	25	32	1,28
	DÚK	25	42	1,68
Most - Blatno u Jesenice	GW TR	98	105	1,07
	DÚK	98	84	0,86
Brno - Bohumín R8	RegioJet		?	
Brno - Vyškov	IDS JMK	52	49	0,94
	ČD	52	84	1,62
Kojetín - Hranice na Moravě	IDSOK	46	54	1,17
	ČD	46	75	1,63
Suchdol nad Odrou	ODIS	42	54	1,29
	ČD	42	70	1,67
Brno - Bohumín	IDS JMK+ IDSOK+ ODIS	140	157	1,12
	ČD	187	180	0,96
	ČD tarif	187	272	1,45
REGIONÁLNÍ LINKY				
Liberecký kraj				
Liberec - Stará Paka	IDOL	76	80	1,05
	ČD	76	104	1,37
	Arriva	76	?	
Liberec - Hrádek na Nisou	IDOL	21	35	1,67
	Trilex	21	32	1,52
Zlínský kraj				
Frenštát pod Radhoštěm - Vsetín - Bylnice	ČD	81	124	1,53
	Arriva		?	
Uherské Hradiště - Bylnice	ČD	58	92	1,59
	Arriva		?	
Újezdec u Luhačovic - Luhačovice	ČD	10	24	2,40
	Arriva		?	
Středočeský kraj a Praha				
Praha-Hostivař - Roztoky u Prahy	Arriva (PID)	21	32	1,52
	ČD	22	42	1,91
Praha-Masarykovo nádraží - Praha-Čakovice	KŽC (PID)	19	24	1,26
	ČD	19	38	2,00
Jihočeský kraj				

České Budějovice - Nové Údolí	GW TR	96	104	1,08
České Budějovice - Zlatá Koruna	GW TR	26	38	1,46
Moravskoslezský kraj				
Milotice nad Opavou – Vrbno pod Pradědem	GW TR	20	28	1,40
Oprava - Svobodné Heřmanice	Railway Cap.	25	30	1,20
Karlovarský kraj				
Karlovy Vary - Mariánské Lázně	GW TR	53	66	1,25
Sokolov - Kraslice-Pod vlekem	GW TR	25	32	1,28
Královehradecký kraj				
Trutnov - Svoboda nad Úpou	IREDO	10	19	1,90
	GW TR	10	17	1,70
Trutnov - Královec	IREDO	17	26	1,53
	GW TR	17	24	1,41
Adršpach - Meziměstí	IREDO	16	28	1,75
	GW TR	16	24	1,50
Pardubický + částečně Olomoucký kraj				
Ústí nad Orlicí - Mlýnský Dvůr	IREDO (Leo)	52	55	1,06
	ČD	52	84	1,62
Tovačov - Kroměříž	Railway Cap.	20	50	2,50
Ústecký kraj				
Ústí nad Labem - Děčín	DÚK (RegioJet)	28	39	1,39
	ČD	28	50	1,79
Ústí nad Labem - Bílina	DÚK (RegioJet)	30	48	1,60
	ČD	30	40	1,33
Most - Žatec	DÚK (RegioJet)	32	41	1,28
	ČD	32	56	1,75
Osek - Domoušice	DÚK (Die Länderbahn)	66	77	1,17
	ČD	66	103	1,56
Jirkov - Žatec	DÚK (Die Länderbahn)	31	44	1,42
	ČD	31	54	1,74
Chomutov - Vejprty	DÚK (Die Länderbahn)	58	54	0,93
	ČD	58	92	1,59
Lovosice - Most	AŽD Praha	44	59	1,34
Kadaň - Podbořany	Railway Cap.	39	44	1,13
Plzeňský kraj				
Plzeň - Bělá pod Radbuzou	GW TR	79	88	1,11
Bělá pod Radbuzou - Plzeň	GW TR	77	88	1,14